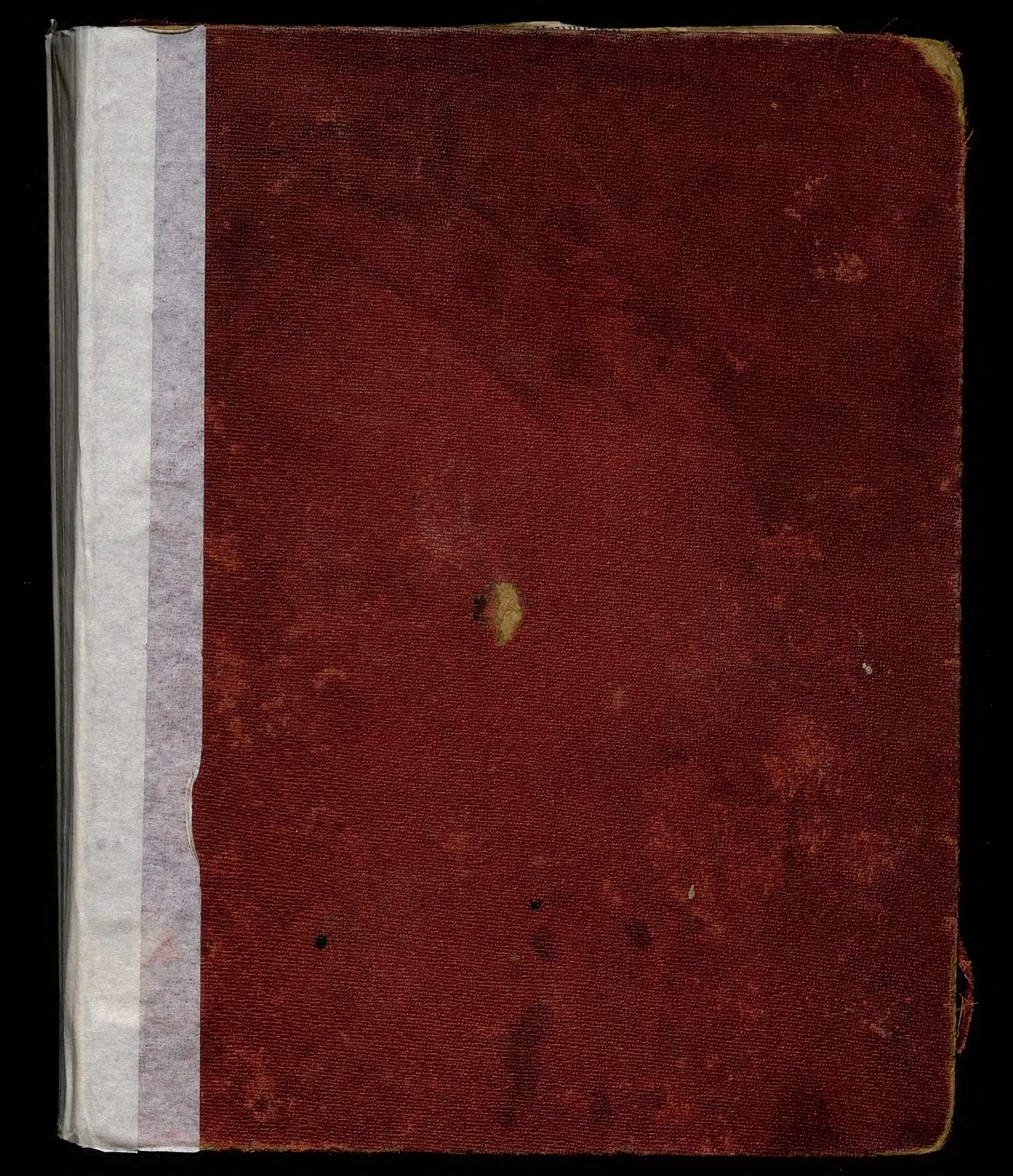
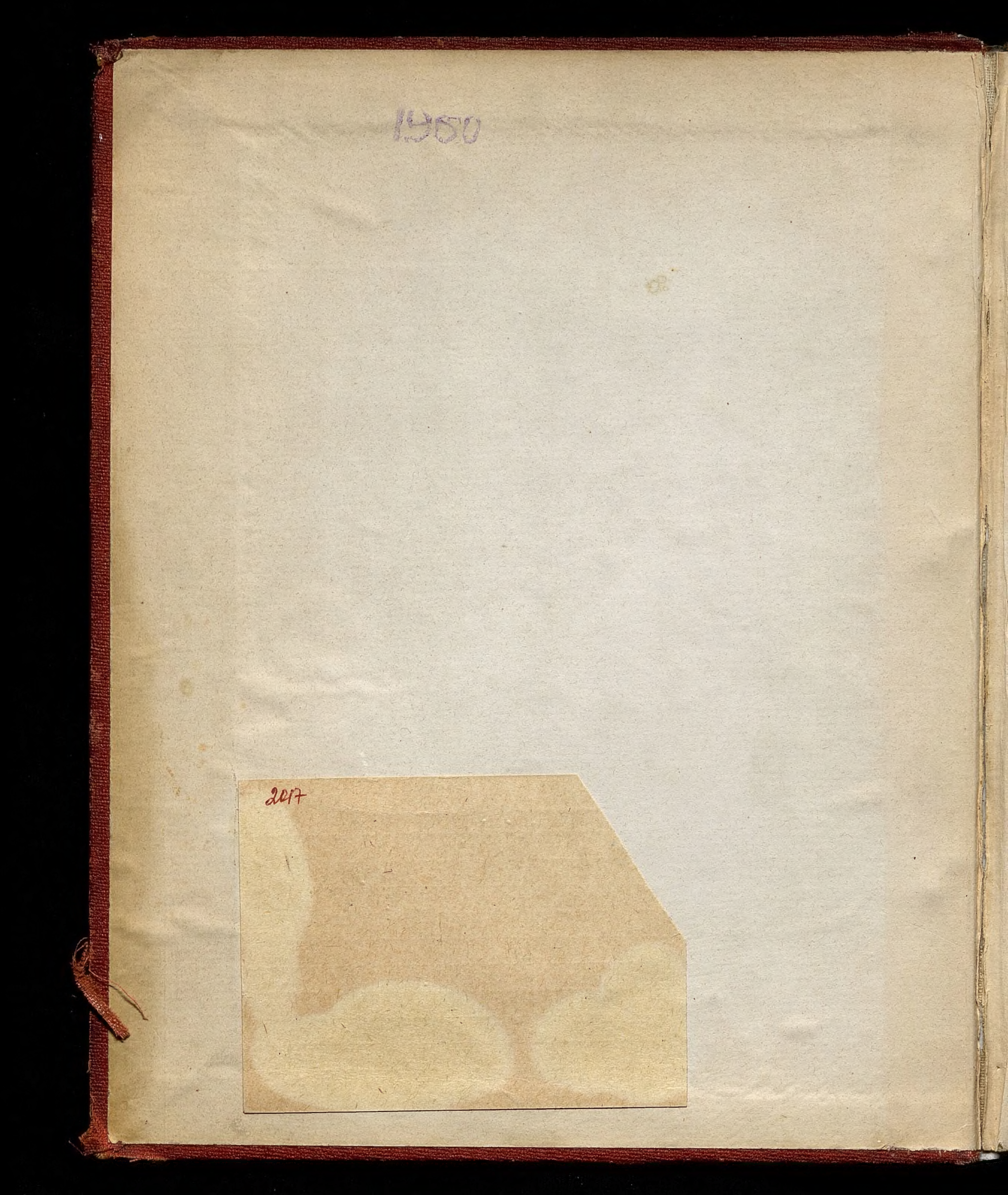
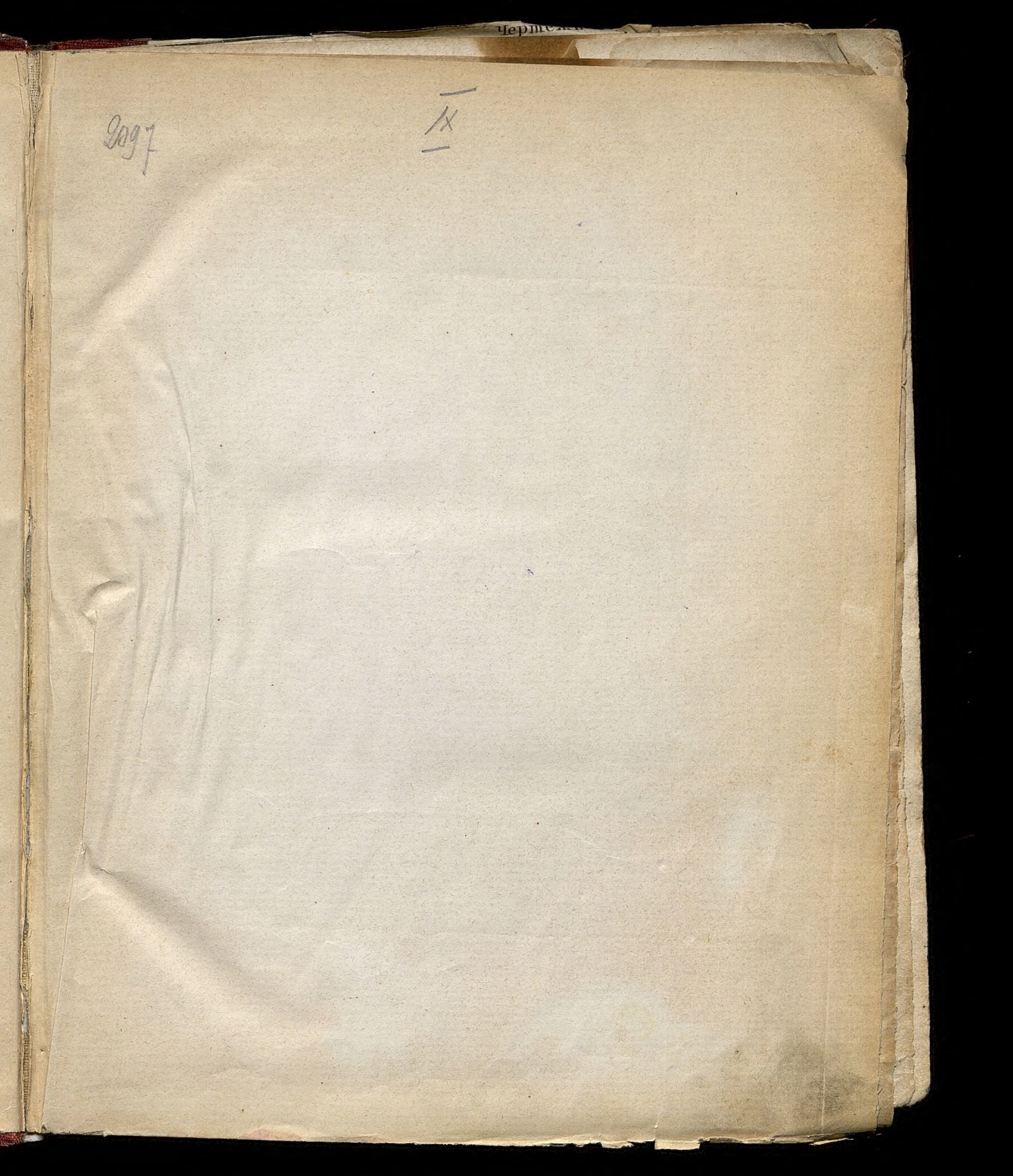



1950
2017



Изъясненіе Принадлежностей къ Вооруженію Корабля.

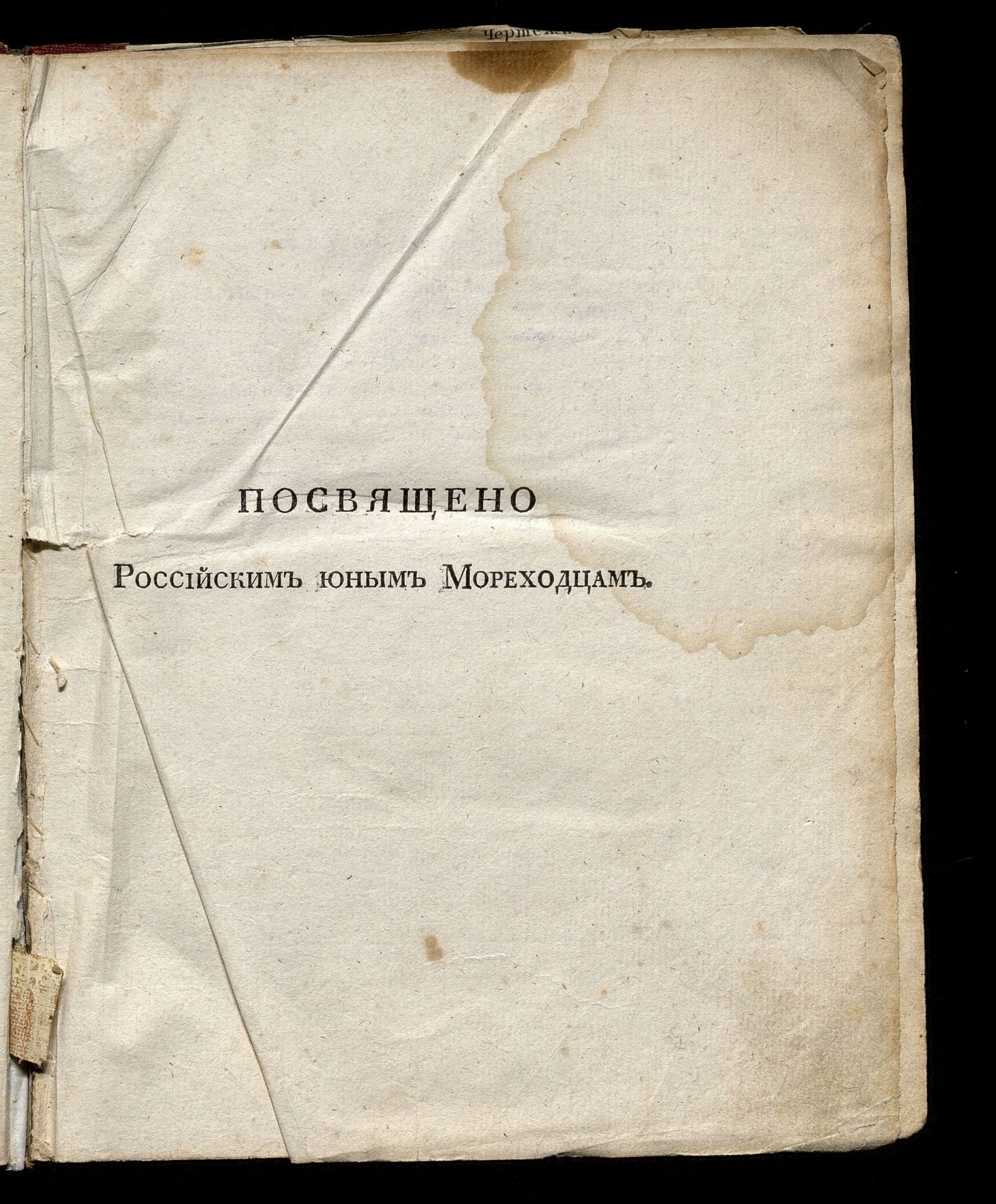
Рис. К. Зейдель. Грав. М. Ивановъ.

Сочиненіе А. Глотова

Чиновника Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента.

Печатано по Высочайшему повелѣнію.

Санктпетербургъ
въ морской типографіи 1816 года.



ПОСВЯЩЕНО

Россійскимъ юнымъ Мореходцамъ.

ПРЕДУВѢДОМЛЕНІЕ.

Воспитанный въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, подъ сѣнію Великія Екатерины, *съ малолѣтства получилъ я сильное стремленіе къ занятіямъ, клонящимся къ общей пользѣ морской службы. Хотя случаемъ увлеченъ отъ оной, но поселившаяся страсть и полученныя мною внушенія къ оной службѣ, побуждали меня свободное время отъ должностей посвящать занятію для пользы молодыхъ образующихся мореходцевъ, и я составилъ книгу подъ заглавіемъ:* Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля, *съ приложеніемъ въ концѣ оной краткаго морскаго словаря. Въ сей книгѣ изображены удобопонятно всѣ предметы принадлежащіе къ кораблю, такъ, что всякаго возраста и званія человѣку, лишь умѣющему читать, можно понять и выразумѣть каждую вещь кораблю принадлежащую; также и для иностранцевъ вступающихъ въ морскую военную службу оная будетъ весьма полезна, ибо каждая вещь въ собственномъ своемъ названіи показана на Англинскомъ и Французскомъ языкахъ, и объяснена по Руски; иностранцы же на природномъ своемъ языкѣ наименованія всѣ знаютъ, и прежде научаются читать, нежели говорить по Русски; слѣдовательно съ удобностію могутъ понять наименованія, употребляемыя въ Россійской Морской службѣ. Болѣе всего можетъ книга сія принести пользы для учащихся въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ, ибо до сего времени показаніе вооруженія корабля и всѣхъ къ тому принадлежностей нигдѣ напечатано не было, а преподавалось какъ въ мою бытность въ 1790 годахъ, такъ и нынѣ по письменнымъ*

кое-какимъ тетрадкамъ; со времени же изданія Практики Г. Капитанъ-Командоромъ Гамалѣею по оной книгѣ, въ которой хотя и показано вооруженіе корабля, но безъ объясненія терминовъ и названій и безъ чертежей оныхъ; что и побудило меня составить принадлежностямъ вооруженія и всему прочему надлежащее изъясненіе, изображеніемъ многихъ вещей въ настоящемъ видѣ, дабы болѣе тѣмъ приохотить и привлечь молодыхъ юношей готовящихся быть мореходцами; ибо съ рисунковъ они могутъ видѣть какъ дѣлаются, а чрезъ то и сами будутъ въ состояніи оныя дѣлать; каковыя занятія болѣе возбуждаютъ охоты къ службѣ, и напослѣдокъ увеличиваютъ страсть къ занятіямъ до совершенства, что я испыталъ самъ собою. Усердное желаніе мое истинно вознаградится тѣмъ, ежели сей трудъ принесетъ совершенную пользу, и тѣмъ болѣе, что источникъ оному происходитъ отъ общей Морскихъ Офицеровъ колыбели, образованія получаемаго въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ.

ПРИМѢЧАНІЕ.

Содержаніе книги подъ заглавіемъ: *изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля* состоитъ въ томъ, что все вооруженіе корабля показано въ настоящемъ его видѣ; вещи, принадлежащія къ оному, описаны такъ, что каждаго возраста человѣку, умѣющему читать, могутъ быть вразумительны. Названія всѣхъ предметовъ означены на Англинскомъ и Французскомъ языкахъ, а смыслъ ихъ изъясненъ на Рускомъ.

Существенныя статьи сей книги суть слѣдующія: 1. *Нагрузка корабля*, т. е. установленіе интрюма и вообще укладка всѣхъ вещей по устроенному и употребляемому нынѣ во флотѣ порядку. При чемъ показаны въ заключеніи всѣ видимыя *скрѣпленія корабля* съ настоящими ихъ наименованіями: (таковое показаніе необходимо нужно для начинающихъ обучаться; оно довольно достаточно къ первоначальному познанію корабельной Архитектуры): видимыя вещи означены на планѣ подъ буквой А. гдѣ всѣ открытыя части корабля отличены, и подъ знаками изображены весьма внятно. 2. *Рангоутъ* (всѣ деревья) какъ-то: мачты, реи и проч. въ естественномъ ихъ видѣ. 3. *Оснастка корабля*, т. е. образованіе (основа): всего смоленаго такелажа, и *вооруженіе реевъ*, т. е. прикрѣпленія къ нимъ принадлежащихъ веревокъ и прочаго; также якори, привязываніе къ нимъ канатовъ и проч.; при томъ шпили со всѣми ихъ принадлежностями, для выниманія якоря изъ воды и всѣ дѣйствія оныхъ въ фигурахъ. (Сказано и о свойствѣ руля, а на случай потерянія онаго, приложенъ способъ изобрѣтенной потеси). 4. *Парусы* въ точномъ ихъ видѣ, и вообще всѣ снасти (веревки) къ нимъ присоединенныя. 5. *Показаніе вообще всего* (соединен-

наго) *смоленаго такелажа*; (въ оснасткѣ корабля оный только по частямъ показанъ) вообще же весь изображенъ въ планѣ подъ буквою В. Посредствомъ сего ученикъ узнавъ каждую вещь частно, усмотритъ вообще все основанiе такъ называемаго смоленаго (или стоячего такелажа:). 6. *Вообще соединенное положенiе всего бѣгучаго такелажа*, которое и показано въ планѣ подъ буквою С. въ томъ же порядкѣ, какъ сказано выше сего о смоленомъ такелажѣ. 7. *Вообще всѣ косые паруса* съ ихъ принадлежностями; изображенные въ планѣ подъ буквою D. 8. *Всѣ прямые паруса* съ ихъ принадлежностями, а также и видимые косые паруса, (изображенные въ планѣ подъ буквою E). 9. *Особенные паруса*: (имѣнуемые *лисели*): или, такъ сказать, присоединительные къ прямымъ парусамъ: изображенные въ планѣ подъ буквою F). Ко всему оному, присовокуплено въ прибавленiи *краткое показанiе о пропорцiи корабельныхъ мачтъ, реевъ и прочаго.* — Въ окончанiе же книги изложенъ краткiй Морскiй словарь, въ которомъ всѣ необходимыя для учащагося слова показаны внятно.

Цѣль составленiя сей книги есть та, чтобы она могла быть употребляема съ пользою во всѣхъ мореходныхъ заведенiяхъ для образованiя юношества, приуготовляемаго къ морской службѣ. Она, при систематическомъ разположенiи, можетъ отвратить неудобства, въ преподаванiи сего первоначальнаго ученiя до селѣ существующiя. Ибо вмѣсто того, чтобъ учиться по рукописнымъ тетрадямъ разнообразности подверженнымъ, учащiеся имѣли бы все то, въ одномъ полномъ, единожды утвержденномъ и въ свѣтъ изданномъ составѣ. Извѣстно, что прежде сего въ Морскомъ Кадетскомъ Корпусѣ преподавались даже *Навигацiя* и

Астрономія по письменнымъ тетрадямъ; сіе продолжалось до 1805 года, т. е. до приведенія тѣхъ частей въ порядокъ и до изданія оныхъ въ свѣтъ. Слѣдовательно уже признана польза систематическаго и единообразнаго ученія.

Книга сія: (*Изъясненіе принадлежностей къ вооруженію корабля*) не есть какой-либо вновь вымышленный проектъ; равно не относится она къ числу такихъ книгъ, каковыя составляются выписками изъ какихъ либо прежде сего существовавшихъ сочиненій. Она составлена сообразно настоящему положенію дѣлъ и вещей, и такимъ порядкомъ, какъ слѣдуетъ преподавать ученикамъ при начальномъ ихъ обученіи.

Книгъ, которыми бы можно было руководствоваться въ познаніи *вооруженія кораблей,* до сего времени на Россійскомъ языкѣ находится весьма мало — только двѣ: 1. *морское искуство* Г-на Ромма, переведенное съ Французскаго языка Г-мъ Капитаномъ, что нынѣ Вице-Адмиралъ, Александромъ Семеновичемъ Шишковымъ. 2. *Опытъ морской практики,* составленной Г-мъ Капитанъ-Командоромъ Платономъ Яковлевичемъ Гамалѣею. — Первая изъ оныхъ книга была довольно полезна для Офицеровъ, но по обширности своей неудобна и даже вовсе неприступна для учениковъ; а притомъ Г-нъ Роммъ сочинилъ оную въ 1780 годахъ — слѣдовательно значущее продолженіе времени сдѣлало и значущія во многомъ при вооруженіи кораблей перемѣны. — Вторая, т. е. *Опытъ морской практики,* полезна и для офицеровъ, и для учениковъ; но только въ ней предметы объясняются, въ томъ предположеніи, что ученикъ уже долженъ быть приуготовленъ въ нижнемъ для сего классѣ; т. е. что ему показано и истолковано

все вооруженіе корабля, и что всѣ наименованія онаго ему уже извѣстны.

Иностранныхъ книгъ о вооруженіи кораблей весьма много, но всѣ самыхъ древнихъ временъ, какъ-то: 1500, 1600 и 1700 годовъ; изъ нихъ однакожъ изданное въ 1752 году: *начальное основаніе корабельной Архитектуры и практики кораблей*, Elémens de L'Architecture Navale ou traité Pratique de la Construction des Vaisseaux соч. морскаго инспектора Де-монсо, заслуживаетъ вниманіе. Послѣднихъ же временъ суть французскіе, на примѣръ: Arrimage des Vaisseaux, изданная въ 1789 году, гдѣ показана нагрузка корабля, или лучше сказать, укладка интрюма и нѣкоторыя пропорціи въ равновѣсіи: (размѣщеніе) груза; но вообще весьма кратко, и потому для учащихся неудобна. *Практика о построеніи кораблей*, Traité Elémentaire de la construction des Bâtimens de mer, изданная въ 1787 году Г-мъ Кларбуа, есть книга полезная для учащихся Корабельной Архитектурѣ. Въ *трактатѣ объ оснасткѣ корабля*, Traité Elementaire de la mâture des Vaisseaux, изданномъ въ 1788 году Г-мъ Форфе, весьма хорошо изложено въ особенности о построеніи мачтъ. *Практика Г. Лескалліе*, (Traité pratique du gréement des Vaisseaux et autres batimens de mer.) въ двухъ частяхъ изданная въ 1791 году, весьма полезна для Морскихъ Офицеровъ, но не для учениковъ, кои начинаютъ приуготовлять себя къ мореплаванію, и такъ сказать, только что ознакомливаются съ морскими предметами; слѣдовательно, безъ начальнаго основанія иныя подробности для таковыхъ будутъ вовсе чужды. Между многими Англинскими лучшая книга: *Seaman Ship*, (переводъ Г. Машина); книга сія была издана въ Лондонѣ въ 1794 году. Въ ней много полезнаго для Морскихъ Офи-

церовъ; но для учениковъ, по обширности своей, она вовсе неспособна; тѣмъ болѣе, что вмѣщаетъ въ себѣ много такихъ предметовъ, которые относятся къ частному свѣденію, а не къ занятію и познанію учащагося.

Ежели отдать полную справедливость, то изъ всѣхъ морскихъ изданій можно предпочесть одно единственное сочиненіе: *Морской Словарь* Г. Рединга, (Allgemeines Wörterbuch der Marine). — Оный составлѣнъ или набранъ изо всѣхъ морскихъ сочиненій съ 1484 года и по 1793 годъ изданныхъ: существо всѣхъ оныхъ сочиненій при началѣ у него показано по имянно: котораго года, и кѣмъ было въ свѣтъ выдано;—фигуры и вообще всѣ вещи выгравированы очень внятно и правильно; а притомъ наименованія вещей показаны на девяти Европейскихъ языкахъ, и каждая вещь въ кратцѣ экспликована по Нѣмецки. Впрочемъ извѣстно, что описаніе вооруженія, нагрузки, и построенія кораблей впервые показалось у Испанцевъ въ 1480 годахъ, потомъ въ Голландіи, Даніи и Швеціи открылось оное около 1505 года, въ Англіи въ 1536, во Франціи въ 1597, а въ Россіи въ 1690 годахъ, и въ 1697 году былъ уже приведенъ къ городу Архангельску (построенный въ Голландіи) корабль, именуемый *Петръ и Павелъ.* (При построеніи сего корабля Государь Императоръ Петръ Великій изволилъ быть плотникомъ). — Оный былъ совсѣмъ вооруженный, и есть первый корабль, плававшій на Бѣломъ морѣ подъ военнымъ Россійскимъ флагомъ.—Впрочемъ разпространеніе разныхъ сочиненій для погрузки и вооруженія кораблей, отъ времени измѣнялось нѣсколько разъ, по мѣрѣ приближенія опытами къ совершенству; само собою разумѣется, что существо

предметовъ не измѣнилось; оно осталось то же, какъ на примѣръ: *мачты, стенги, реи*, но только все приведено въ лучшее устройство противъ прежняго. — Время и опыты всегда ведутъ къ совершенству.

Отдавая полную справедливость Его Превосходительству Александру Семеновичу Шишкову въ переводѣ соч. Г. Ромма, которымъ въ свое время оказана совершенная польза флоту, признанная съ должною благодарностію всѣми занимающимися Морскими Офицерами; да и по нынѣ руководствуются онымъ къ часному познанію корабельной Архитектуры, ибо до сего времени на Россійскомъ языкѣ о сей наукѣ изданій еще не было. Въ прочемъ, уважая съ благодарными чувствами сочиненія, и незабвенные труды почтеннаго Платона Яковлевича Гамалеи, чрезъ которые всегдашняя польза показана всѣму флоту!—Въ числѣ многихъ его изданій кажется вѣками писанныхъ, всегда нужныхъ и необходимыхъ для флота, есть и *Опытъ Морской практики*; изъ онаго великую пользу могутъ извлекать молодые Офицеры, ибо въ немъ изложены всѣ способы и правила на постановленіе мачтъ, поднятіе стенгъ, реевъ и проч. и проч.—и такъ знающему всѣ наименованія принадлежностей къ вооруженію корабля, остается руководствоваться нужными для каждой вещи правилами и научиться дѣйствію и управленію оными, изъ Опыта Морской практики.

А. Глотовъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Показаніе знаковъ, подъ коими находятся означенные въ планахъ вещи, кои и въ изъясненіи подъ тѣми же знаками состоятъ.

Вещи внутри и наружи корабля находящіяся, означены подъ разными литерами, а мѣста, гдѣ что кладется или состоитъ на кораблѣ, показаны подъ знаками Римскихъ цыфръ, что ясно изображено на планѣ А.

Всѣ деревья, стоячія на кораблѣ вертикально, находятся подъ знаками Римскихъ цыфръ и показаны на чертежѣ I^мъ и на планѣ В.

Всѣ реи, смоленыя веревки, или такъ называемый *смоленый такелажъ*, находятся подъ знаками Арапскихъ цыфръ и показаны на чертежахъ II,^мъ III,^мъ IV и на планахъ В. и С.

Пробѣгающія снасти, или такъ называемый *бѣгучій такелажъ*, показанъ подъ малыми литерами и изображенъ на планѣ С.

Всѣ паруса означены подъ большими литерами и показаны на чертежахъ VII,^мъ VIII,^мъ IX. и на планахъ D, E и F.

Шпили и якоря съ принадлежностями, показаны на чертежѣ V.

Изображеніе потеси, удобной на случай потерянія руля; показано на чертежѣ VI.

Разные новые способы употребляемые въ Россійскомъ и Англинскомъ военномъ флотѣ, показаны на чертежѣ X.

ОБЩІЯ ПОНЯТІЯ.

1. Названіе всѣхъ вещей какъ на кораблѣ, фрегатѣ, такъ и прочихъ судахъ, въ разсужденіи вооруженія, есть почти одинаковое.

2. Толщина всякой веревки мѣряется по окружности ея, а толщина дерева по его діаметру.

3. Всякая веревка сдѣланная для употребленія на кораблѣ, имѣетъ длину неболѣе какъ отъ 100 до 120 сажень.

4. Каждаго дерева, стоящего при мачтѣ вертикально, верхній конецъ и у самыхъ мачтъ называется *топомъ*, который бываетъ всегда четыреугольный, а нижній *шпоромъ* и дѣлается четырегранным. Равно и у *бушприта* верхній его конецъ называется *топъ*, а нижній *шпоръ*; края же у деревъ лежащихъ горизонтально мачтамъ (т: е: у реевъ) называются *нокали*.

5. Каждое дерево поднятое въ верьхъ или выдвинутое въ бокъ, говорится по морскому: *выстрѣлено*.

6. Всякая веревка на время привязанная называется *прикрѣпленною*; когда же надобно ее ослабить или со всемъ опустить, то говорится по морскому *отдать*; ежели же нужно наскорѣ что либо на время привязать: то говорится *прихватить*.

7. Основанная веревка чрезъ два блока (*) вообще

(*) *Блокъ* есть кусокъ дерева, внутри коего на шалнерѣ вставляется плоское колесо, называемое *шкивъ*, на ободѣ котораго сдѣланъ небольшой желобокъ именуемый *кипъ*; на ономъ нѣкоторая часть толщины веревки свободно укладывается; при вытягиваніи веревки оный *шкивъ* кругомъ вертится, чрезъ что облегчаетъ въ разсужденіи

называется *тали*, которыхъ прикрѣпленный конецъ къ блоку называется *коренная часть*, а идущій отъ другаго блока для основы съ первымъ, называется *ходовая часть*; самый же конецъ, за который тянутъ, именуется *лопарь*.

8. Обвивка веревкой нѣсколько разъ кругомъ какаго нибудь дерева, или другаго чего, называется *найтовъ*.

9. Перевязка тонкой веревочкой, гдѣ либо положенная называется *бензель*.

10. Всякой узелъ называется *кнопъ*.

11. Блокъ ввязанный въ какую либо снасть, и основанные отъ онаго съ другимъ блокомъ тали, называются *гинцы*.

12. Каждое положенное на дерево плоское кольцо, называется *бугель*.

13. Кольцо имѣющее бока круглые называется *рымъ*.

14. Кольцо неподвижное и укрѣпленное называется *обухъ*.

15. Кольцо ввязанное въ веревку, и имѣющее плоскіе загнутые края, называется *коушъ*.

16. Всякой желѣзный крючокъ на кораблѣ употребляемый, называется *гакъ*.

17. Необвостренные круглые длинные гвозди, коими крѣпятся члены корабля, называются *боуты*. Таковаго же рода деревянные называются *нагели*.

силы тяжести дѣйствіе веревки. *Блоки* всегда ввязываются въ веревку и чрезъ то прикрѣпляются къ надлежащимъ своимъ мѣстамъ; они бываютъ *одношкивные*, *двухъ*, *трехъшкивные* и другихъ родовъ для разнаго употребленія; дѣлаются также окованные желѣзомъ, у коихъ *гаки* (служащіе для закладыванія за *рымы*) обращаются на *верклюгахъ*.

18. Когда надобность требуетъ одну веревку соединить съ другою такъ, чтобы она была безъ узла, и могла проходить въ *шкивъ*; то таковое соединеніе называется *сплесень*.

19. Веревка, у которой конецъ съ концомъ сплесненъ, что и составляетъ родъ петли, называется *стропъ*; которые бываютъ большіе и малые, для ввязыванія блоковъ сдѣланные таковые петли называются *стропки*.

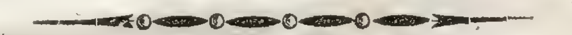
20. Поперечное соединеніе досокъ, гдѣ только онѣ встрѣтятся называется *стыкъ*, а продольное соединеніе ихъ *пазъ*.

21. Сложенная въ одинъ или много круговъ веревка, называется *бухта*.

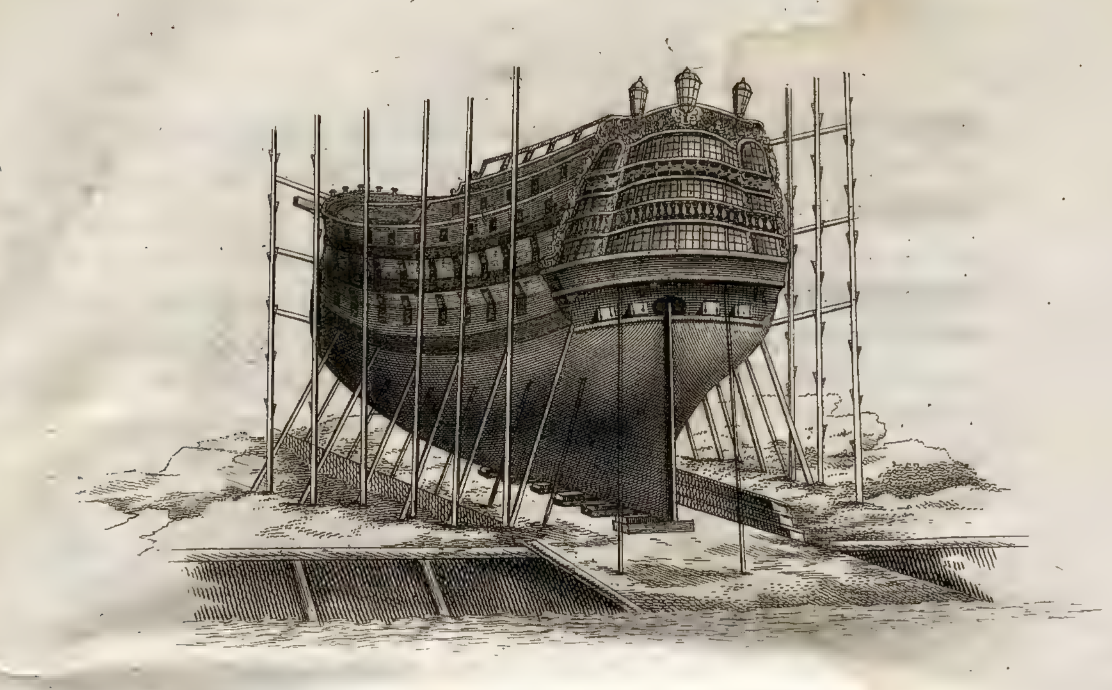
22. Когда вытягиваютъ какую либо снасть и оная завязнувъ, гдѣ либо, препятствуетъ произвести надлежащее дѣйствіе; то сіе говорится *заѣло*.

23. Сдѣлавшаяся на веревкѣ отъ крученія оной завертка (родъ петли) или полъ-узла, называется *кеньга* или *колышка*.

24. Ежели отъ силы вѣтра канатъ сильно бѣжитъ изъ клюзовъ и не могутъ его задержать, то сіе говорится *канатъ сучитъ*.



Нагрузка Корабля.



Нагрузка

Stowage

Arrimage.

Искуство грузить корабль относительно къ образу подводной части его, равно вѣсу и количеству помѣщаемыхъ въ ономъ вещей, основывается на доведенномъ опытами порядкѣ, которымъ и руководствуются.

Корабельный грузъ раздѣлить можно на трое: — 1. *Неподвижный грузъ*, котораго мѣсто неперемѣняется, какъ то: пушки со станками, мачты, стенги, реи, паруса, и весь настоящій такелажъ.—2. *Грузъ, который не издерживается*: Баластъ, канаты, запасные паруса и такелажъ, также вода, вино, уксусъ и прочія

жидкости; хотя оные и выходятъ въ употребленіе, но можно всегда дополнять сей грузъ, наливая морскою водою пустыя бочки. 3. *Грузъ, который издерживается,* оный состоитъ изъ съестныхъ припасовъ.

Съ начала нагрузки корабля, вычисляютъ весь грузъ, который онъ понести можетъ; объ ономъ совсею точностію изложены правила *въ Опытѣ Морской Практики* соч: Г. Гамалѣею; въ прочемъ не заботясь о точныхъ правилахъ довольствуются иногда ближайшими средствами къ онымъ, и до сего времени вѣсъ баласта сыскивался такимъ образомъ: — умножаютъ между собою длину, ширину и глубину корабля, раздѣля произведеніе на 5. Правило сіе основывается на томъ, что воображаютъ изсѣкъ подводной части корабля, заключенной между естественною и грузовою ватерлиніями, составляетъ $\frac{1}{3}$ паралелопипеда имѣющаго тѣже размѣренія, что корабль; притомъ полагаютъ, что одинъ кубическій футъ (удѣльная тяжесть) морской воды вѣситъ 72 фунта.—Слѣдовательно: $\frac{\text{дли:} \times \text{шир:} \times \text{глуб:} \times 72}{3 \times 40.}$ показываетъ полный грузъ корабля въ пудахъ;—наконецъ думаютъ, что баластъ долженъ составлять третью часть всего груза (*) откуда и происходитъ: $\frac{\text{дли} \times \text{шир:} \times \text{глуб:} 72}{3 \times 3 \times 40}$ вѣсъ баласта въ пудахъ. И такъ ежели взять размѣреніе 80 пушечнаго корабля, (коего разрѣзъ показанъ въ планѣ А.) имѣющаго длину 187 футъ 8 дюймъ, между *стема* (В) и *старнпоста* (С); ширину съ обшивкою 48

(*) Двѣ части всего корабельнаго груза, полагаютъ, содержатъ въ себѣ: мачты, реи, весь такелажъ, пушки, якоря, люди и прочія принадлежности; а третья часть составляетъ чистый баластъ.

футъ 6 дюймовъ, и глубину до *киля* (А,) 22 фута 10 дюймовъ; то по вышепоказанному правилу найдется полный грузъ сего корабля 118.484 пуда, или $1974\frac{11}{15}$ тоновъ; а вѣсъ баласта $39.494\frac{2}{3}$ пудъ или $658\frac{11}{45}$ тоновъ (*).—Что однако же со всѣми тончайшими вычисленіями будетъ имѣть весьма незначущую разность.

Корабль начинаютъ грузить укладкою *трюма* (XII. X. VII.) To trim the hold. *Arrimer.* (см. план. А.) Согласуясь съ правилами, и особенно съ образомъ подводной части его такъ, чтобы всѣ качества корабля сохранены были; устанавливая трюмъ, имѣютъ попеченіе о сохраненіи всѣхъ вещей погружаемыхъ въ оной, равно и о удобномъ ихъ употребленіи; вообще же всѣ вещи укладываются плотно, дабы во время качки не могли быть подвижными; каждому сорту избираются особыя приличныя и буде возможно ближайшія къ употребленію мѣста; и между разными частями *трюма* (XII. X. VII) дѣлается свободное сообщеніе, дабы каждую вещь безпрепятственно достать было можно, и для того вмѣстительность корабля разгораживается многими переборками и помостами, которыя имѣютъ свои названія и сообщаются съ верхомъ корабля посредствомъ *люковъ* (e. f. g.)

Подъ нижнею палубою, въ разстояніи отъ оной на 6 футъ, дѣлается помостъ, который равно какъ и пространство заключенное между имъ и палубою, называется *кубрикъ* (XVI—XX—XXII—XXV.) Оный простирается во всю широту корабля, начинаясь въ длину его почти у самаго *Стема* (N), а оканчивается позади

(*) Въ тонѣ щитаютъ 60 пудовъ, а ластъ содержитъ въ себѣ два тона.

бизань-мачты (3) у переборки отдѣляющей къ кормѣ *бортъ-камеру* (XIV.)

Вся вмѣстность корабля, находящаяся подъ кубрикомъ, вообще называется *трюмъ*, (XII. X. VII.) который поперечными переборками на разные отдѣлы разгораживается; въ носу переборка поставленная при заднихъ *битенгахъ* (s) ограничиваетъ носовую *крютъ-камеру* (III). — Переборка же поставленная немного позади *бизань-мачты* (3) отдѣляетъ къ *бротъ-каморѣ* (XIV) Кормовую крютъ-камеру (XII), предъ которою отдѣляются переборками Капитанской (XI) и Офицерской (XII) погреба. Вся остальная вмѣстность между сими погребами и носовою *крютъ-камерою* (III) собственно называется *трюмомъ* (или интрюмъ) (XII. X. VII). Часть трюма, отдѣленная отъ Капитанскаго и Офицерскихъ погребовъ позади *Гротъ-мачты* (2), именуется *Баталеръ-Камера* или *Ахтеръ-Люкъ* (g.), по названію того люка, чрезъ которой входятъ въ оную.

Около *Гротъ-мачты* (2) помѣщаются въ переди оной *двѣ шкунъ-помпы* (R′)—да позади двѣ *Кетенсъ-помпы* (R), (коими выливаютъ воду изъ корабля); первыя изъ нихъ входятъ въ верхнюю, а вторыя въ нижнюю палубу, гдѣ ими и дѣйствуютъ.—Всѣ сіи помпы ограждаются четырьмя переборками, которыя возвышаясь отъ дна трюма до кубрика идутъ глухія, и отъ кубрика до нижней палубы рѣшетчатыя, составляя по срединѣ трюма отдѣленіе, называемое *льяло* или *вель* (S. S. S. S.), въ которое ничего не кладутъ, дабы не засорить *помпъ*, также что бы проницающая въ корабль вода свободно къ нимъ стекала, и чтобъ всегда мѣрять оную было удобно.

Корабль начинаютъ грузить укладкою трюма, съ

начала погружая туда *чугунной брусчатой* $8^{ми}$ $4^{хъ}$ *и* $2^{хъ}$ *пудовой баластъ*, коего всякую штуку кладутъ рядами длиною по длинѣ корабля, и одну подлѣ другой такъ, чтобъ ряды по ширинѣ корабля простирались. На первомъ ряду такимъ же образомъ располагается второй рядъ, и такъ далѣе; ряды оные по обѣимъ сторонамъ до тoлѣ продолжаются, пока баластина спокойно можетъ на погибѣ лежать; наблюдаютъ притомъ равновѣсіе; и при всемъ ономъ дѣлаютъ вычисленіе сколько именно въ какой банкѣ положить баласту должно.

Баластъ (первымъ своимъ рядомъ) никогда не кладется на самомъ *Кильсонѣ* (L) (для уменьшенія боковой качки), и обыкновенно начинается въ нѣкоторомъ отъ него разстояніи, а именно отъ *Лимбербордовъ*, (O.) не распростираясь весьма далеко на ребра корабля, гдѣ онъ могъ бы лежать съ лишкомъ высоко, нежели какъ остойчивость корабля требуетъ.

Въ большомъ количествѣ укладывается баластъ около *Гротъ-мачты* (2), какъ по тому, что въ семъ мѣстѣ находится центръ тяжести корабля, такъ и для того, чтобы вознаградить пустоту, которую занимаетъ льяло; (S. S. S. S.) а отъ средины къ носу и къ кормѣ постепенно кладется меньше, такъ что иногда въ крайнихъ банкахъ, особливо въ кормовой, что подлѣ *капитанскихъ погребовъ*, (XI.) вовсе чугуннаго баласта не бываетъ.—*Банки* называются части, на которыя раздѣляется *трюмъ* связующими кузовъ корабля внутри его поперечными деревьями, именуемыми *Рейдерсы.* (Q); число сихъ банокъ въ трюмѣ обыкновенно бываетъ пять.

Такимъ образомъ въ показанныя банки кладутъ баластъ, записывая вѣсъ баласта положеннаго въ каждую

банку; нѣкоторую же часть 2^x пудоваго баласту оставляютъ на палубѣ для того, чтобы переноскою онаго перемѣнять въ нужныхъ случаяхъ *Дифферентъ корабля* (*); сей баластъ называется переноснымъ.

(**) На чугонной баластъ сыплютъ мѣлкокаменной баластъ, замѣчая вѣсъ онаго; для сего взвѣшиваютъ пустую бочку, которую потомъ наполняютъ баластомъ, и взвѣсивъ ее берутъ разность сихъ вѣсовъ, чрезъ что узнаютъ вѣсъ чистаго баласта содержимаго въ одной бочкѣ, и щитаютъ сколько бочекъ погрузится.

Изъ бочекъ сыплютъ баластъ чрезъ *Гротъ-люкъ* (е) *въ трюмъ*, гдѣ разгребаютъ оный равно съ высотою *Рейдерсовъ* (Q) на срединѣ; когда же весь баластъ погруженъ и уравненъ, тогда замѣчаютъ углубленіе обоихъ *штевней*, (В и С) и дифферентъ между ими, дабы въ другой разъ, ежели корабль хорошо ходилъ при вооруженіи, остаться при томъ же дифферентѣ, или по замѣчанію иногда перемѣнить оный.—

На баластъ ставятъ пустыя водяныя бочки боль-

(*) Слово *Дифферентъ* значитъ разность между углубленіемъ *Форъ-штевня* (В) и *Ахтеръ-штевня* (С.); для сего на обоихъ штевняхъ корабля отъ *кильсона* (L.) назначаются вверхъ марки, и носъ корабля всегда сидитъ въ водѣ менѣе, нежели кормовая часть, потому что оный плоскостію своею опирается, а корма остротою разрѣзываетъ воду; и такъ на примѣръ: *Форъ-штевенъ* (В) *въ грузу* 16 *футъ* 6 *дюймовъ*, а *Ахтеръ-штевень* (С) 18 *футъ*; разность сихъ чиселъ 1 футъ 6 дюймовъ есть *дифферентъ*; по сему и говорятъ, что фрегатъ имѣетъ *дифференту* 1 *футъ* 6 *дюймовъ*.

(**) *Примѣчаніе*. На кораблѣ два баласта, чугунной и каменной, коего часть также погружается въ корабль.

шой руки (*), начиная съ носовой части длиною ихъ по длинѣ корабля, а рядами параллельно *Мидель-шпангоуту*; (см: сло: М) и при помѣщеніи въ *трюмѣ*, врываютъ ихъ нѣсколько въ каменной баластъ; пустоты же между ими зарываются тѣмъ же баластомъ. Въ разсужденіи отверстій бочекъ наблюдаютъ, чтобъ оныя всегда были прямо вверхъ, и чтобъ во всемъ слою ни одна бочка не была выше другой, и ни одна упорами не выходила изъ за другой, и всѣ смѣжныя касались бы между собою. — Сей слой бочекъ, лежащій непосредственно на баластѣ, называется *нижній Лагъ*; по установленіи онаго наливаютъ бочки прѣсною водою, начиная отъ средины, посредствомъ длиннаго коженаго рукава, именуемаго *ватершлянгъ*. (см. слов. В.) На отверстія же накладываютъ жестяные листы съ пробитыми скважинами, и покрываютъ сверьху ихъ толстою парусиною.

На нижній лагъ ставится второй или *средній лагъ бочекъ* большой или средней руки, наблюдая тѣже самыя правила, и притомъ, чтобъ каждая бочка сего лага стояла между двумя бочками нижняго. По наполненіи водою средняго лага ставятъ на оной такимъ же образомъ *верхній лагъ* изъ бочекъ малой руки, которыя такъ же водою наливаются. — Сіи два лага не засыпаются баластомъ; но какъ между бочками, такъ и къ стѣнамъ корабля плотно окладываются дровами; по установленіи трюма остается между верхнимъ лагомъ и *Орлопомъ* (v.) разстояніе около 3 футъ такъ, что человѣкъ безъ нужды можетъ влѣзать подъ *орлопъ палубою* для случающихся надобностей.

(*) Бочка большой руки на корабляхъ вмѣщаетъ въ себя 60 ведръ, средней руки 35 и малой 20 ведръ.

Бочки съ водою не весь *трюмъ* занимаютъ, а только пространство отъ *Крютъ-каморы* (III.) до *Ахтеръ-люка* (g. X.), что и называется *водянымъ трюмомъ*. — (VII. VII.) (*) въ *Ахтеръ-люкѣ* помѣщается вся провизія; въ части трюма, называемаго *виннымъ* (X. XII.) ставится провизія въ бочкахъ, а именно: вино, уксусъ, мясо и масло; а на *кубрикѣ* (XXIII) укладывается часть сухой провизіи въ куляхъ, какъ то: крупа, соль, солодъ, горохъ и солодяные сухари; тутъ же хранятся всѣ вещи нужныя для раздачи провизіи, а именно: кантари, котлы, ендовы, кружки, чарки, ливера, вѣсы и пр.

Въ Вротъ-Каморѣ (XIV.) хранятся сухари; въ *Капитанскомъ* (XI) и *Офицерскомъ* (XII) *погребахъ* что между *Бротъ-камерою* и *виннымъ трюмомъ*, сыплется мѣлкой песокъ, и хранятся Капитанскіе и Офицерскіе припасы. Сверхъ сихъ погребовъ на кубрикѣ подѣланы многіе чуланы или каюты и ящики; въ каютахъ хранится Офицерская провизія, а въ ящикахъ сухопутной служительской провіантъ.

Корабль снабжается провизіею на 3, на 4, и на 6 мѣсяцовъ, смотря по дальности похода.

Также на кубрикѣ между каютами (т: е: на срединѣ) находится довольно пространное мѣсто для больныхъ и раненыхъ во время сраженія.

Въ Капитанскомъ и Офицерскомъ погребахъ (XI. XII.) дѣлается особое отдѣленіе, гдѣ хранятся въ ящикахъ всѣ огнестрѣльные снаряды, какъ то: бомбы, брандскугели, карказы и гранаты.

(*) На 80 пуш. корабляхъ всѣхъ бочекъ для воды бываетъ до 500.

Вещи, которыя кладутся на кубрикъ. (XVI. XX. XXII. XXV.)

Канаты суть главныя тяжести, на *кубрикѣ* лежащія; во первыхъ нужно знать о разположеніи якорей, (оные поднимаются на корабль тогда, когда уже оный оснащенъ) изъ которыхъ главные подъ своими названіями находятся на носу корабля *Плехтъ* и *той* на правой, а *даглистъ* и *бухтъ* на лѣвой сторонѣ. Изъ нихъ *той* и *бухтъ* кладутся подлѣ *бака* (a''') на *борты*, и крѣпко къ онымъ *найтовами* (см: сло: *н.*) прикрѣпляются; *Плехтъ* же и *Даглистъ* держатся у бортовъ на *пертулиняхъ*, и *рустовахъ* (см: сло: *п.* и *р.*) въ готовности для бросанія ихъ. Якорные канаты укладываются продолговатыми кругами (называемыми *бухтами*) по обѣимъ сторонамъ *Гротъ-люка* (e. XXII.) на *кубрикѣ* надъ *водянымъ трюмомъ* (*), откуда простираются въ *клюзы* (XXVI.) и идутъ къ своимъ якорямъ такимъ образомъ, что канатъ, лежащій на правой сторонѣ корабля, привязывается къ якорю на лѣвой сторонѣ находящемуся, и обратно; для той причины, что бы при отдачѣ якоря канатъ шелъ свободно, и не въ переломъ. У якорей *плехта* и *даглиста* бываетъ по два каната, каждой во 120 саженъ, и между собою *сплеснены* (**), а

(*) Нынѣ большою частію на корабляхъ дѣлаются для канатовъ въ *трюмѣ* начиная отъ *льяла* (S. S. S. S.) по обѣ стороны корабля небольшіе помосты, именуемые *платъ-формы* или *висячій кубрикъ* (w' w' VIII.), на оные кладутся запасные канаты и *такелажъ*.

(**) *Сплеснить* значитъ соединить одну веревку съ другою такъ, чтобы она узла не имѣла и находилась бы одна съ другою въ крѣпкомъ и равномъ состояніи.

у остальныхъ двухъ якорей по одному. Малыхъ якорей называемыхъ *верпы* на кораблѣ бываетъ пять: самой большой изъ нихъ именуемый *стопъ-анкеръ*, кладется на якорь *той*, и какъ къ нему, такъ и *къ борту принайтовливается*; другіе два подобнымъ образомъ лежатъ на якорѣ *бухтѣ*, остальные же два убираются по удобности на *бакѣ* (а‴).

Между канатами и отъ нихъ по всему *кубрику* (XVIII. XXII.) укладываются по удобности разнаго рода веревки, на примѣръ *кабельтовы*, *перленя* и запасный *такелажъ*, какъ то: запасной *кабаляръ*, *вантъ-тросы*, *стенгъ-вынтрепы*, *буйрепы*, и разные запасные *тросы* (см: сло: *к. в. б.* и пр.)

Отдѣленная въ носу *крютъ-камера* (III.) освѣщается однимъ или двумя фонарями зажигаемыми изъ особливаго боковаго кругомъ оной хода (i), туда кладется порохъ въ бочкахъ, а по срединѣ оставляется мѣсто родъ *басейна* (II.) для насыпанія картузовъ, которые по калибрамъ порядочно раскладываются на решетчетыхъ полкахъ (ii) во кругъ сего мѣста сдѣланныхъ; на *кубрикѣ* же *крютъ-каморы*, (XX. XVIII. XVI.) что называется выходомъ оной, хранятся разнаго рода Артиллерійскіе припасы, какъ то: *кожи, кокора, роги, фалшвееры, палительныя трубки, блоки* и другіе Артиллерійскіе припасы. Около выхода *крютъ-камеры* на обѣихъ сторонахъ сдѣланы Шкиперскія каюты, въ коихъ хранятся принадлежащіе къ сей должности припасы, а именно: *тенты, брезенты, виндъ-зейлы, шканцъ-клетни, парусина* въ тюкахъ, разныхъ родовъ *лини*, мѣлкіе *тросы, парусныя нитки, сало, кожа, котлы, дреки*, разныхъ родовъ *гвозди, фонари, обыкновенныя* и *сигнальныя свѣчи*, и мѣлкіе блоки; а мѣлкія желѣзныя вещи,

какъ то: *гаки, коуши, топоры, скрябки, свайки, долота, напарья, болты* и пр. кладутся въ сундукахъ, которые поставлены бываютъ около сихъ каютъ; въ прочемъ кругомъ всего корабля по обѣимъ сторонамъ, выключая *крютъ-камеры*, по *кубрику* есть свободные проходы подъ названіемъ *галлереи*, или *колидоры*, которые нарочно въ разстояніи отъ борта на 3 или 4 фута сдѣланы для того, что когда во время сраженія случатся подводныя пробоины и течь; то плотники и конопатчики тамъ свободно могутъ оныя задѣлывать. и такимъ образомъ трюмъ корабля нагруженъ (*).

Нижняя палуба, или *Гонъ Декъ.* (X.)

Пушки на станкахъ ставятся на декахъ въ *портахъ*, (s''') прикрѣпляются къ *бортамъ талями* и *брюками* (**) *ломы, и ганшпуги*, лежатъ подъ станками, *банники, прибойники, пыжевники* надъ пушками. Часть ядеръ и картечь кладется въ сдѣланныхъ съ боковъ у пушекъ такъ называемыхъ *кранцахъ* (***) или среди па-

---

(*) Далѣе сего: *въ званіи мѣстъ гдѣ что кладется на военномъ араблѣ*; будетъ показано каждое мѣсто въ особенности, подъ какимъ знакомъ состоитъ, и что въ оное кладется; по устроенному нынѣ и заведенному во флотѣ (на отличныхъ корабляхъ) порядку.

(**) *Брюки* называются толстыя смоленыя веревки, дѣлаются изъ *вантъ-тросовъ*, толщиною отъ 8 до $5\frac{1}{2}$ дюймовъ, смотря по калибру пушки, а длиною въ $2\frac{1}{2}$ длины пушки; *тали* же изъ обыкновенныхъ *тросовъ* толщиною $\frac{1}{3}$ *брюкъ*. *Брюки* прикрѣпляются къ *рымамъ* утвержденнымъ въ *бортахъ*, и проходя сквозь *рымы* въ пушечномъ станкѣ, удерживаютъ собою при отдачѣ пушку, и помогаютъ въ укрѣпленіи ея къ *борту*.

(***) *Кранцами* называются сдѣланныя изъ веревокъ кольцы,

лубы въ прибитыхъ планкахъ, или кругомъ *люковъ*; (e. f. g.); часть ядеръ помѣщается въ ящикахъ (IX.) сдѣланныхъ въ *трюмѣ* вокругъ *льяла*, (S. S.) что около *гротъ-мачты* (2.) гдѣ они дополняютъ тотъ вѣсъ, которымъ средина корабля паче другихъ его частей должна быть обременена. — Колиберъ пушекъ отъ нижняго дека къ верьху постепенно уменшается, и вообще соразмѣрно величинѣ и крѣпости судна. На 74 пушечномъ кораблѣ обыкновенно въ нижнемъ *декѣ* ставятъ 36 фунтовыя, въ верхнемъ 18, а на *шканцахъ* и *бакѣ* 8 фунтовыя пушки.— Вѣсъ всѣхъ сихъ пушекъ безъ станковъ и снарядовъ составляетъ почти $\frac{1}{8}$ часть всего полнаго груза корабля.

Въ мирное время отпускается на корабль на каждую пушку по 65 ядеръ по 10 друвгагелей (*Drufhagel*) съ картечами, и пороху на 56 боевыхъ выстрѣловъ, прибавляя нѣсколько для мушкетной стрѣльбы; но во время войны, сіе количество увеличивается въ полтора или въ два раза. Артиллерійскіе припасы, какъ то: *фитили, армякъ*, запасныя *колеса, оси, ломы, ганшпуги, банники, прибойники* и прочее: помѣщаются въ одной изъ каютъ около выхода носовой *крютъ-камеры*. (III) и въ галлереѣ окружающей оную, и около хода къ фонарю (IV.)

Въ нижней *палубѣ*, начиная отъ носу, живутъ служители, а именно: канониры, матросы и солдаты; на сей же палубѣ къ носу отгорожены *клюзы* (XXVI) невысокою, но плотною переборкою, дабы вода стекающая съ канатовъ и попадающая *въ клюзы* отъ волнъ не разливалась по *палубѣ* (x). Пространство, отдѣленное сею

оныя служатъ для того, чтобы положенныя въ нихъ ядра никуда не раскатывались.

переборкою, называется *клюзъ-бакъ* (XXVII.), который содержится всегда въ чистотѣ и сухости (*). Къ кормѣ отдѣляется *констапельская каюта* (XXXI.), въ коей живутъ артиллерійскіе, солдатскіе Офицеры и Штурмана; тутъ же содержится корабельная канцелярія, и хранятся всѣ *абордажныя* орудія какъ то, *мушкатоны, пистолеты, пики, интрепели* и прочее: въ переди же *бизань мачты* (3) разставляются въ сдѣланныхъ мѣстахъ (XXX) *ружья* въ три ряда; (во всю ширину въ семъ мѣстѣ корабля) оставляя съ одной стороны свободной проходъ въ *констапельскую* (XXXI); съ зади же *бизань-мачты* (3) располагаются разные *обордажныя орудія*. Между *гротъ* (2) и *бизань* (3) мачтами, по срединѣ *нижней палубы*, ставится *большой шпиль* (t'.) которой на корабляхъ обыкновенно бываетъ двойной, то есть состоящій изъ двухъ *шпилей*, изъ коихъ одинъ на нижней; (x) а другой на верхней (Ъ) *палубѣ*, обращаются на той же самой оси. На верхней же *палубѣ* (Ъ) между *гротъ* (e) и *форъ* (f) *люками* помѣщается малой или передней *шпиль* (e'), которой во время похода убирается, дабы очистить мѣсто для *барказа*. Сей *шпиль* употребляется для подъему на корабль разныхъ большихъ тяжестей, такъ же онъ нуженъ во время *верпованія* (**); а *большой шпиль* (m' t') всегда стоящій на мѣ-

---

(*) Далѣе сего *въ званіи мѣстъ*, сказано подробнѣе о *клюзъ-бакѣ* (XXVII.) и о средствѣ, для сохраненія въ семъ мѣстѣ *палубы* (x).

(**) Нынѣ почти на всѣхъ корабляхъ передней или малой *шпиль* (e), дѣлается двойной т: е: верхній (e') и нижней (t); и гдѣ устанавливался *барказъ*, (см: сло: б.) помѣщается живая скотина, и птицы въ устроенныхъ для того и разгоро-

стѣ, особенно служитъ для выниманія якоря. Когда *шпилями* не дѣйствуютъ; то вкладываемыя въ нихъ для дѣйствія *вымбовки* (рычаги) подвѣшиваются надъ ними подъ *палубами* на желѣзныхъ крюкахъ.

Въ переди *форъ-люка* (f) поставлены *битинги*, (s) въ переди коихъ идетъ *фокъ-мачта*; (1) ближній къ носу называется переднимъ *битингомъ* (s) а дальный *вторымъ*, или заднимъ *битингомъ* (s°); къ онымъ *битингамъ* крѣпятся канаты, и большею частію закладываются за одинъ передній, будучи прикрѣпляемы обыкновенно въ помощь къ нимъ сдѣланными *стопорами* (*), которыхъ всегда бываетъ по нѣскольку на обѣихъ сторонахъ *битенговъ* до самаго *Гротъ-люка* (e). Во время же крѣпкаго вѣтру канатъ закладывается за оба *битенга*.

Верхняя палуба, или *Оперъ-декъ* ('b)

На верхней *палубѣ* въ *кормѣ* отдѣляется переборкою *каютъ-компанія* (XXXVIII.), въ которой помѣщаются Капитанъ-Лейтенантъ, и Лейтенанты; подъ *шканцами* живутъ Мичмана и Гардемарины; на правой сторонѣ живетъ священникъ, гдѣ поставленъ корабельный образъ для совершенія молитвъ. По срединѣ верхней палубы между *шкафутами* ставится во время похода

женныхъ мѣстахъ, а *барказъ* ставятъ *на ростерахъ* (XL); для чего вмѣсто *шлюпъ-балокъ* (см: сл: *ш.*) дѣлаются настоящіе (*ростеръ*) *бимсы* (z‴).

(*) *Стропами* называются короткія въ половину толщины каната веревки, у коихъ на одномъ концѣ большой узелъ или такъ называемой *кнопъ*; а въ другой *вплеснивают* желѣзной *коушъ*, которымъ закладывается, и прикрепляется *стопоръ* за *рымъ* подлѣ *битенговъ* въ *палубу* укрѣпленный.

барказъ (**); а прочія суда, нѣкоторыя вкладываются въ него, или бывъ подняты съ *кормы* и боковъ корабля, висятъ *на боканцахъ* (см: сл: *б.*). Въ носу подъ *бакомъ* на срединѣ находится корабельная кухня (XXXIII); въ переди оной съ одной стороны расположенъ *корабельный лазаретъ* (XXXII), а съ другой стороны находится всегда *зажженной фитиль*, и позволяется служителямъ курить табакъ надъ кадками наполненными водой. На сей же палубѣ находится верхній большой (m'), и верхній малый или передній *шпиль* (e'), кругомъ сего послѣдняго огороживается мѣсто для живой скотины и прочей живности.

Шканцы или *квартеръ-декъ* (c'') Бакъ или *форкастель* (a''').

Шканцы (c''), и *Бакъ* (a''') между собою составляютъ цѣлую *палубу*, которая посрединѣ корабля заграждается решетчатыми *люками* (см: сл: *л.*), а съ боковъ довольно пространными помостами именуемыми *шкафуты* (XLII.).

По срединѣ между *гротъ* (2) и *фокъ* (1) *мачтою* возвышаются *ростеры* (XL.), на которыхъ *найтовами* скрѣпляются запасныя *стенги, реи, шкалы* на *мачты, помпы,* и дубовыя доски для разныхъ подѣлокъ. *Марса же реи* находятся совсѣмъ изготовленныя съ боковъ корабля у *руслинъ* и *принайтовлены* къ *борту*, дабы скорѣе можно было въ случаѣ нужды ихъ поднять.

По обѣимъ сторонамъ *ростеръ* (XL.) расположены свободные довольно широкіе проходы, простирающіяся

(**) Нынѣ для *барказа* расчищается мѣсто посреди *ростеръ* (XL), а прочія суда кругомъ его по удобности устанавливаются на *шкафутахъ* (XLII) или поднимаются на утвержденныхъ съ боковъ и съ кормы *боканцахъ* (см: сл: б.)

въ ровень со *шканцами* (c'') и *бакомъ* (a'''), оные называются *шкафутъ* (XLII.). *Каюта* на *шканцахъ* называется капитанская (XLIV.), гдѣ живетъ начальникъ корабля или *флагманъ*.

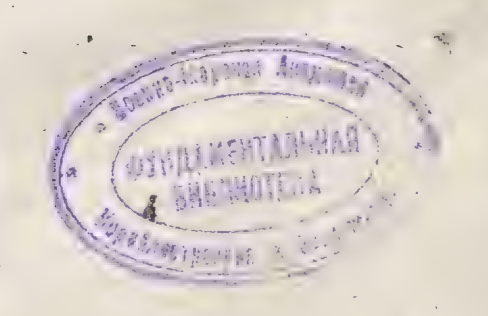
На шканцахъ (XLIII) по срединѣ стоитъ *нактоузъ* съ *компасами*, и тутъ отправляется *вахта*; (см: сл: в.) на *ютѣ* (XLV) хранятся разные штурманскіе припасы, какъ то: *флаги, лоты, лаги, лини*, и прочее: (XLVI.).—На *бакѣ* (XXXIX.) позади *фокъ мачты* (1) выходитъ труба отъ кухни; въ прочемъ на *бакѣ* и *гальюнѣ* всегда наблюдается чистота и кромѣ проходящихъ снастей ничего не находится.

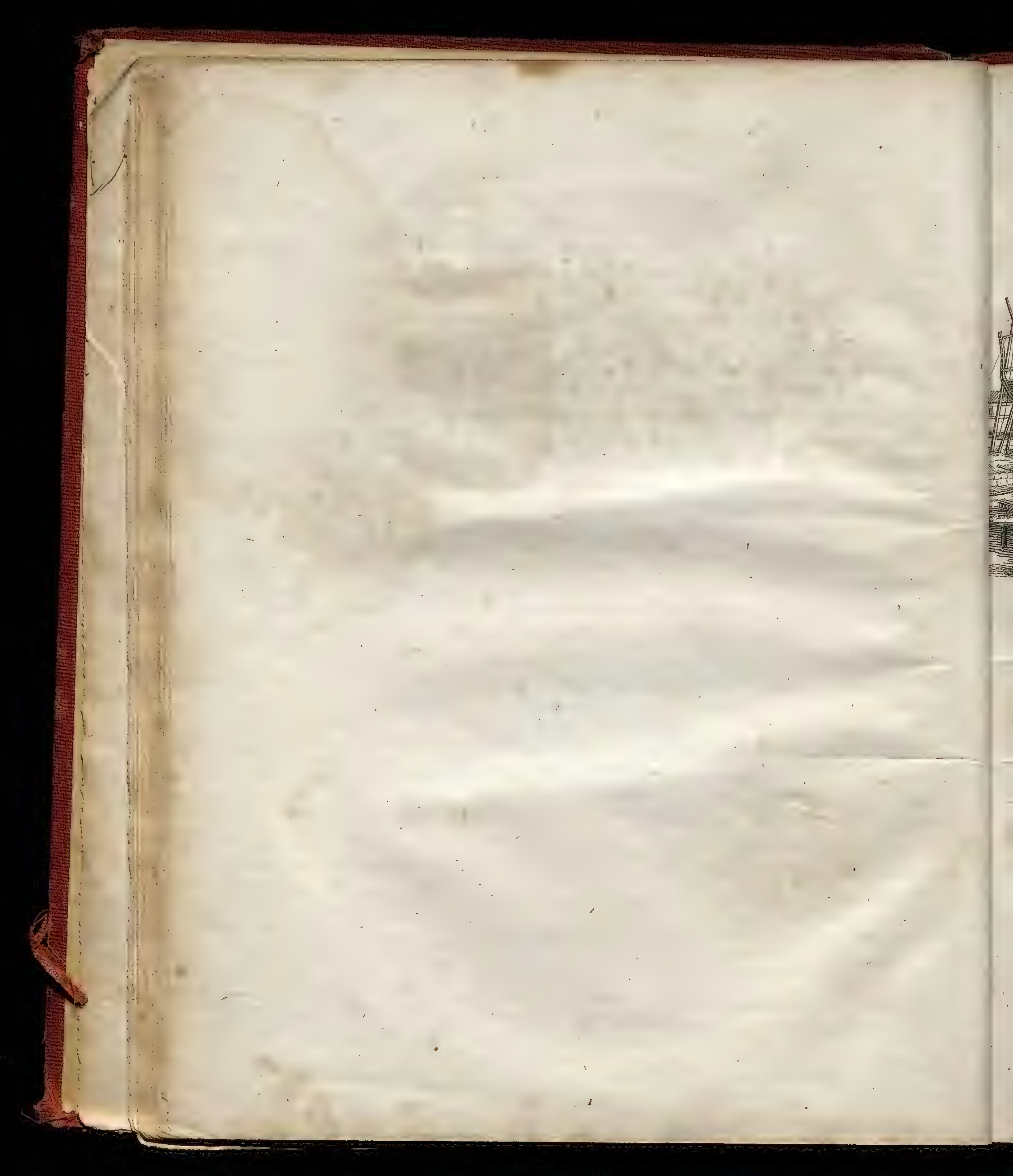
Вокругъ корабля по *бортамъ* и сверхъ того на *ютѣ* и *шканцахъ* сдѣланы *сѣтки* (XLVII.), въ коихъ хранятся служительской екипажъ въ чемоданахъ и постели ихъ; оные защищаютъ во время сраженія отъ картечной и мушкетной стрѣльбы. — На нѣкоторыхъ корабляхъ для чемодановъ дѣлаются на *кубрикѣ* (XXIII.) особыя *каюты*, а въ *сѣткахъ* (XLVII.) кладутся служительскія *койки* (постели), вмѣсто того, что онѣ обыкновенно укладываются на *ростерахъ* (XL.). Такимъ образомъ военный корабль нагружается.

Примѣчаніе. Здѣсь показаны всѣ части *груза* въ линейномъ кораблѣ; подобнымъ образомъ укладывается оный и на другихъ военныхъ судахъ съ нѣкоторою разницею, зависящею отъ величины и расположенія ихъ *трюма*; — на примѣръ: на *фрегатахъ* ставится по два *лага* бочекъ съ водою, а на *брикахъ, катерахъ* и другихъ *малыхъ судахъ* по одному только; и какъ по маловмѣстительности *трюма* не бываетъ на сихъ судахъ *кубрика*; то канаты помѣщаются въ самомъ *трюмѣ* по сторонамъ *гротъ-люка* (e), а для предохраненія ихъ отъ

сырости и нечистоты подстилаютъ подъ нихъ доски. — На сихъ же мѣлкихъ судахъ *крютъ-камера* обыкновенно бываетъ въ кормѣ, по той причинѣ, что въ носу была бы она весьма смѣжна съ кухнею.

Въ заключенiе всего можно сказать о погрузкѣ всякаго военнаго судна то, что отъ укладки всѣхъ вещей непосредственно зависитъ скорость въ ходу и поворотахъ каждаго судна на морѣ. — Сверьхъ того по окончанiи кампанiи прибавляютъ или уменьшаютъ грузъ на суднѣ; а иногда и самому настоящему грузу дѣлаютъ другое размѣщенiе, и доводятъ оное до такого совершеннаго качества, которое бы согласно было съ конструкцiей судна.





Названіе скрѣпленіямъ и всѣмъ видимымъ частямъ Корабля.

A. *Киль* Keel. Quille | a *Баксъ*, Fore foot. *Brion ou ringeot.* — План А.
 | b *Килевые замки*, Scarfs of the keel. *De la quille Ecart.*

B. *Форъ-штевень*, или *Стемъ*. Stem. *Etrave.*

C. *Ахтер[illegible]*, или *Старнпостъ*. Stern post. *Etambot ou [illegible]*

D. *Котт[illegible]* вышина *Флоръ-тимберсовъ* на срединѣ. [illegible]n. *Encolure.*

E. *Фалстев[illegible]* Apron. *Contre-étrave.*

Планъ A. F. *Фалстарнпостъ.* False stern post. *Contre-ètambot.*

F'. *Фалсъ-постъ.* False post. *Contre tambot extérieur.*

G. *Дейдвудъ.* Dead wood. *Massif.* | c. *носовой.* Foremost, *de l'avant.* d. *кормовой.* After. *de l'arrière.*

H. *Старнъ кница,* которая крѣпится *со старнъ-постомъ.* Knee of the stern post. *Courbe d'ètambot.*

K. *Транцы* Transoms *Barres d'arcasse*

- W. T. *Винтранецъ.* Wing-transom. *Lisse d'hourdy.*
- F. T. *Филингъ-транецъ.* Filling transom. *Barre d'avcasse, placèe antre celles de pont et d'hourdy.*
- D. T. *Дектранецъ.* Deck-transom. *Barre de pont.*
- Прочіе, начиная отъ сего, называемые нижніе 1. 2. 3. и такъ далѣе, неболѣе шести.

L. *Кильсонъ.* Keelson. *Carlingue.*

M. *Кильсоновые замки.* Scarfs of the keelson. *Ecarts de carlingue.*

N. *Стемсонъ.* Stemson. *Marsouin d'avant.*

N'. *Старксонъ.* Sternson.

O. *Лимбербордовой поясъ.* Limber strakes. *Bordages des anquillers.*

P. *Степсъ фокъ-мачты.* Step of the foremast. *Carlingue de mât de misaine.*

Q. *Нижніе рейдерсы.* Riders. *Porques.*

- Q'. *Флоръ - рей*[illegible] Floor - riders. *Varangu*[illegible]
- Q''. *Лоръ-ф*[illegible] Lower fouttoc[illegible] *fond.*
- Q'''. *Треті*[illegible]*съ.* Middle fou[illegible]*nouх de porques.*

План А.

R. *Кетенсъ-помпы.* Chain pumpe. *Pompe à Chapelet.*

R'. *Шкунъ-помпы.* Common pump. *Pompe royale.*

S. *Вель,* (или льяло.) Well. *Archipompe.*

T. *Степсъ Гротъ-мачты.* Step of the main mast. *Carlingue du grand mât.*

U. *Крачесы.* Crotches. *Pièces de bois courbes appliquées en dedans d'un vaisseau sur la muraille, pour le maintien des pieds des dévoyés.*

V. *Орлопъ.* Orlop. *Faux-pont.*

V''. Решетчетая переборка *по всему кубрику* (v) для проходу воздуха.

W. *Орлопъ-бимсы.* Orlop-Beams. *Baux de paux pont.*

W'. *Висячій кубрикъ,* или *платъ-форма* для канатовъ.

W''. Подушка подъ *шпилемъ,* укрѣпленная между *Орлопъ-бимсовъ.*

X. *Гондекъ.* The lower deck; or gun deck. *Premier pont, ou franc-tillac.*

Y. *Гондекъ бимсы.* Gun-deck Beams. *Baux de premier pont.*

Z. *Галфъ-бимсы.* Arm-beams. *demi-baux.*

e. *Гротъ-люкъ.* Main hatch-way. *Grand écoutille.*

f. *Форъ-люкъ.* Fore hatch-way. *Ecoutille de la fosse aux cables.*

g. *Ахтеръ-люкъ.* After hatch-way. *Etambord ecoutille. Ecutille de l'arriere.*

h. *Степсъ Бизань-мачты.* Step for the mizen-mast. *Carlingue du mât d'artimon.*

i. Лѣстницы поставленныя въ *люкахъ* (e, f, g. и проч.) для сходу на *палубу* и другія мѣста.

k. *Превращенный карлинсъ.* Carling under the Beams. *Hiloire renversée.*

l. *Стандерсъ.* Standard.

m. *Люкъ въ бротъ-камеру.* Hatch-way te the Bread-room. *Ecoutille en Soute au pain.*

План А. n. *Люкъ для схода на кубрикъ* или *Орлопъ палубу.* (V) Hatch-way to orlop.

o. *Люки для подаванія картузовъ изъ крютъ-каморы.*

p. *Клюзы.* Haws-holes. *Ecoubiers.*

p″. *Платъ форма* (или помостъ) *въ клюзъ-бакѣ* (XXVII).

q. 1й 2й 3й и прочіе *Брештуки.* Breast-hooks. *Guir lande.*

q′. *Роульсы въ Портѣ,* по бокамъ его и внизу вставленные; (см: сло: *p*) оные служатъ для удобства и облегченія производимыхъ работъ при *портѣ.*

r. *Пяртнерсъ* для *Бушприта.* Bowsprit partners. *Etambrai, au Carlingue du mât de Beaupré.*

r. *Брюканецъ.* (*умачты:*) онымъ обивается *мачта* кругомъ, дабы мокрота не попадала. Coat. *Braie.*

s. *Битеньги* Riding Bits. *Bittes* | s. передній Fore, s°. задній *After.*

s′. *Стопара.* Stoppers. *Bosses.* Оные употребляются для задержанія *Каната* (см: сло: c).

t. *Нижній шпиль,* отъ передняго или малаго *Шпиля.* Capstern. *Cabestan.*

u. *Коромысла у кетенсъ-помпъ;* чрезъ вертѣніе оныхъ выливается вода *кетенсъ-помпами изъ корабля.*

v. *Пиллерсы.* Pillars of the hold. *Eponttilles de la cale.*

x. *Шпигаты.* Scuppers *Dalots,* оные располагаются по палубамъ въ разныхъ мѣстахъ для стоку воды.

y. *Рымы на палубѣ.* Rings in the deck. *Anneaux en Pont.* Рымы сіи располагаются противу каждаго *порта,* не много на кось его, дабы пушку съ удобностію можно было вдвинуть въ корабль. Оные по всѣмъ *декамъ* расположены по приличію и надобности.

t′. *Большой нижній шпиль.* main capstern. *Grand cabestan.*

u′ *Румпель.* Tiller. *Barre du gouvernail.*

v' *Желѣзная скоба* (называемая *собачка*), которая по погону ходитъ. Goose neck of the tiller. *Crapaud de tamisaille.* Планъ А.

Примѣчаніе: погономъ называется та часть круга, которую *румпель* собою описываетъ, оный дѣлается шириною 2 хъ футъ, со внутренними съ переди вставленными *шкивами*, для того, чтобы веревка, употребляемая для дѣйствія *рулемъ* именуемая *штуръ-тросъ* (z) свободно въ ту и другую сторону ходила; *румпель* же удерживается при *погонѣ* всегда въ одинаковомъ (горизонтальномъ) положеніи, желѣзною на концѣ онаго сдѣланною *скобкою.* (v'.)

z. *Штуръ-тросъ.* Tiller-rope. *Drofs de gouvernail.*

w. *Планка съ двумя шкивами* укрѣпленная съ каждой стороны въ *бордъ корабля*; въ оную проходитъ идущей *по погону штуръ тросъ* (z), а отъ сего мѣста идетъ въ *шкивы* съ зади *бизань-мачты* вставленные, и возвышается вверьхъ до *штуръ-вала*; на которой будучи наложенъ нѣсколькими *шлагами*, (оборотами) при обращеніи *штуръ-вала*, дѣйствіе руля производитъ.

à. *Оперъ-декъ транецъ*, upper-deck transom, *Barre du pont supérieur.*

'b. *Оперъ-декъ* или *верхняя палуба.* The upper-dek. *pont superieur; c'est le* 2*em: dans le vaiſseau à deux ponts.*

i'. *Оперъ-декъ-бимсы.* Upper-deck-beams. *Baux de pont-superieur.*

'c. *Брестъ-рейдерсы.* Breast-riders.

d°. *Камбузъ* или кухня корабельная. Cook-room. *Quisine.*

v. *Пиллерсы.* Pillars. *Epontilles.*

Малый или передній *шпиль.* Fore Capstern. *Petit Cabestan.*

Топъ рейдерсы. Top-Riders.

Планъ А. g'. *Клампъ* съ двумя *шкивами* вставленный въ *бордъ корабля*, служитъ для проходу снастей (веревокъ) именуемыхъ *фока-шкотъ*, и *бурундукъ* отъ *ундеръ-лиселя*; первая идетъ въ верхній шкивъ, а вторая въ нижній.

h'. *Клампъ съ двумя шкивами* вставленный въ бордѣ корабля, для проходу снасти (веревки) именуемой *Грота-галсъ*.

k'. *Битсы для Гротъ-марса шкотовъ*. Main Top-sail sheet Bitts. *Grands bittons*.

l'. *Битсы для снастей у Гротъ-мачты* проходящихъ. Bowline and brace Bitts. *Bittons, de bras et de bouline.*

m'. *Верхней большой шпиль*. The main jeor capstern. *Grand Cabestan.*

n'. *Септоры желѣзные* у люка. Stantions, *Chandeliers.*

o'. Рамы въ *портахъ* до половины вставленныя; оныя дѣлаются въ одной только *Каютъ-компаніи*.

p'. *Щиты* въ *Каютъ-компаніи*, которые во время дѣйствія пушками поднимаются вверхъ, и подвѣшиваются на крючкахъ.

q''. Дверь въ *Штульсъ*. Qarter gallerry-door. *La porte de Bouteille.*

r'. *Рундукъ*, родъ стола, онымъ накрывается то мѣсто, гдѣ выходитъ *рулевая голова*.

s''. *Рулевая голова*. Head of the rudder.

t''. *Перо у руля*. After piece of the rudder.

u''. *Рудеръ писъ*. Main piece of the rudder.

v''. *Крючья желѣзные у руля.*

x''. *Петли желѣзныя у руля.*

y'. *Задняя доска, или спина у руля*. Back of the rudder.

z'. *Желѣзныя цѣпи у руля*, къ онымъ присоединяются

шкенкеля, закоторые закладываютъ *тали,* (см: сл: *m*) оные служатъ для пособія *Штуръ-тросу* (см: сл: *ш.*) во время управленія рулемъ въ крѣпкой вѣтръ. План А.

r'. *Дира у руля,* въ оную проходитъ веревка именуемая *сорлинь,* оная служитъ удобствомъ удержать *руль* при кораблѣ, въ такомъ случаѣ ежели оной изъ своего мѣста вышибится.

a''. Исподняя доска или *Пятка у руля.* Sole of the rudder.

u''. y'. a''. Вообще называется *Руль.* Helm. *Gouvernail.*

b''. *Контеръ-Тимберсы.* Counter timbers. *Montans de Voûte.*

c''. *Квартеръ-декъ,* или *шканцы.* The quarter-deck. *Gaillard-d'arrière.*

d'. *Квартеръ-декъ бимсы.* Quartes-deck-beams, *Baux de Gaillard d'arriére.*

d''. *Квартеръ-декъ транецъ.* Quartes-deck-transom, *Barre de Gaillard d'arriére.*

d'''. *Кофель планки съ шкивами и нагелями,* для проходящихъ снастей. Turned pins to belay ropes. *Cabillots, chevillots.*

e''. *Двухъ шкивной Кнехтъ.* Kavel-heads. *Aporturaux.* для снастей (веревокъ) именуемыхъ *Грота-топенантъ,* и *Гротъ-марса топенантъ.*

''f. Диры сквозь *Бордъ,* для проходящихъ въ оныя снастей (веревокъ) именуемыхъ *Бакштагъ-тали;* иныя изъ нихъ и въ самой *портъ* (s''') проходятъ и тянутся.

g''. *Битсы* для снастей *фока-брасовъ* и *форъ-марса брасовъ,* называемыхъ Sheet-Bitts. *Bitton.*

h''. *Двухъ-шкивной кнехтъ.* Kevel-heads. *Apoturaux,* для *Гротъ-марса фала,* и для *Гротъ-стеньги стаксель,* а на другой сторонѣ *Мидель-стаксель фала.*

k''. *Крюсовъ,* (или планка особаго роду) Step of a kevel. *La sole d'un taquet à oreilles.* Служитъ для закрѣпленія *Гротъ-марса-фала.*

План А.

l''. *Крюсовъ*, для закрѣпленія снасти (веревки) именуемой *Грота-шкотъ*.

m''. *Кнехтъ*. Kevel-heads *Apoturaux*, для проходу снасти (веревки) именуемой *Гротъ-марса-брасъ*.

n''. *Роульсъ* укрѣпленный въ *Бордѣ корабля*, для проходу снасти (веревки) именуемой *Грота-шкотъ*.

o''. *Штуръ*. Steering wheel. *Roue de gouvernail*.

p''. *Штуръ-валъ*. Валъ при штурѣ, на которой накладывается веревка именуемая *Штуръ-тросъ* (z.)

q'''. Панели въ Капитанской Каютѣ.

r''. Дверь въ *Штульсъ*, или на боковую *Галлерею*.

r''. Стеклянныя рамы въ *портахъ*, вставленныя въ Капитанской каютѣ.

t''. *Рангоусъ* или *Ютъ*. Poop *Dunette*.

x'''. *Рангоусъ бимсы*.

u'''. *Битсы, для снастей* (веревокъ) именуемыхъ *Крюсель-шкоты*. Top-sail-shat-bitts. *Bitton*.

v'''. *Планки* для закрѣпленія разныхъ *снастей* (веревокъ) Belaying cleats. *Taquets. à Cornes au à branches*.

d'''. *Кофель планки* для закрѣпленія разныхъ *снастей* (веревокъ).

y''. *Клампъ со шкивомъ*, вставленный въ *бордѣ* коробля, для проходу *снасти* (веревки) называемой *Грота-брасъ*.

z''. *Планка* для закрѣпленія *Грота-браса*.

a'''. *Бакъ* или *форкастель*. Fore-caſtele. *Gaillard d' avant*.

m'''. *Форъ-кастель бимсы*.

b'''. *Колокольня*. Belfrey. *Aſsemblage des montars de cloche dans un vaiſseau*.

c'''. *Битсы для снастей* (веревокъ) у *фокъ-мачты* проходящихъ. Fore-ſheet-bitts. *Bitton*.

н'''. *Форъ-марса-шитъ-битсы*. Fore top ſail bits. *Petits bittons*.

e'''. *Обухи у мачты* наколоченные, для заложенія *талей* и прочаго. Оные въ разныхъ мѣстахъ во всѣхъ *декахъ* расположены по приличію для надобностей; равно и у каждаго *порта* (s''') вверьху приколачивается по два (какъ показано на планѣ А.), для закрѣпленія за оные пушекъ во время крѣпкаго вѣтра. План А.

f'''. *Шкивъ у кнехта* вдѣланный, для веревки именуемой *Пертулинь*. (см: сл: *п.*)

g'''. *Кнехтъ* для заложенія *Пертулиня.*

h'''. *Пентербалка.* Davit. *Davied* оная употребляется при взятіи *якоря* на *бордъ.*

k'''. *Двухъ шкивной кнехтъ*; для проходящихъ снастей (веревокъ) именуемыхъ: *Фока-топенантъ* и *форъ-марса-топенантъ.*

l'''. *Двухъ шкивной кнехтъ* для проходящихъ снастей именуемыхъ: (*Форъ-марса-фалъ* и *кливеръ-фалъ* (а съ другой стороны *форъ-стенги-стаксель-фалъ*).

d'''. *Кофель планки со шкивами* и *нагелями* для проходу въ оныя и крѣпленія разныхъ (веревокъ) *снастей.*

Примѣчаніе: вообще таковыя планки располагаются, для способности и удобства крѣпленія *снастей* (веревокъ); при чемъ соблюдаютъ направленіе веревки, дабы пропустя ее сквозь *шкивъ*, можно было удобно тянуть и подлѣ крѣпить за *кофель-нагель.* Сіи планки бываютъ шириною отъ 7 и до 5 дюймовъ, а длина ихъ опредѣляется по способности.

n'''. *Рымъ-Боутъ.* Такаго роду *рымы* дѣлаются въ разныхъ мѣстахъ, гдѣ надобно проходить толстой веревки или толстому *гаку* (желѣзн: крюку).

o'''. *Подъякорная подушка*; оная служитъ удобствомъ, дабы *якоря* и *верпы* лежащіе на *бордѣ*, онаго не повреждали и не терли.

Планъ А. p'''. *Ростеры* или *Галсъ-битсы.* Gallaws-bits. *Potence pour soutenir les mâts de hune et les vergues de rechange.*

z'''. *Ростеръ бимсы.*

п'. *Септоры* желѣзные, Stantions, *Chandelier,* для привязыванія веревокъ называемыхъ *фалрепъ*, служащихъ для держанія при всходѣ на корабль.

г'''. *Фалрепы,* веревки обшитыя сукномъ, Entering-ropes, *Tire-veilles.*

s'''. *Порты.* Port. (gun-port.) *Sabord.* (или пушечное окно) въ сихъ мѣстахъ на кораблѣ становятся пушки.

н'''. *Рымы у портовъ* (s''') для прикрѣпленія *пушечныхъ брюкъ.*

л'. *Обухи у портовъ* (s'''), для закладыванія *пушечныхъ талей.*

л''. *Обухи вверьху портовъ* (s'''), для закрѣпленія (или *задраиванія*) пушекъ во время крѣпкаго вѣтра. Оные располагаются надъ каждымъ *Портомъ* (s''') въ таковомъ положеніи, какъ показаны на планѣ.

â. *Гака-бордъ,* Taffarel. *Couronnement.*

ê. *Кранбалка* или *кранбалъ.* Cat-heat. *Bossoir.*

1. *Фокъ-мачта.* The For-Mast. *Le Mât de misaine.*

2. *Гротъ-мачта.* The main mast. *Le grand Mât.*

3. *Бизань-мачта.* The mizen Mast. *Le mât d'artimon.*

4. *Бушпритъ.* Bow-sprit. *Beauprè ou mât de beaupré.*

î. *Княвдигетъ, Котватеръ* или *Водорезъ.* Knee of the head or cut-water. *Taille-mer, gorgere, guibre.*

ſ. *Грепъ.* Gripe. *La piece inferieure du taillemer.*

ô. Диры на *Княвдигетѣ* (î) для *ватерштаговъ* (см. сл. *в.*)

y'''. *Чаки,* Chock.

z°. Турба отъ *Камбуза* (d°).

Званіе мѣстъ, гдѣ что кладется на военномъ кораблѣ.

План А.

I. *Мѣсто для Крют-камернаго фонаря.* Store rom lantern *Fanaux de soute*, котораго стекла дѣлаются нарочитой толщины, въ ономъ зажигаютъ восковыя свѣчи во время работы въ *Крют-камерѣ*; при зажженіи коихъ наливается на дно фонаря вода, къ сему фонарю имѣется особенный входъ (i).

II. *Мѣсто для насыпки картузовъ: басейнъ* посреди *крют-камеры* (III) на полу оной предъ фонаремъ, околоченный кругомъ свинцомъ, куда высыпается порохъ для насыпки *картузовъ*.

III. *Крют-камера.* Magazine or powder-room *Soute aux pouders.* Въ оной хранится порохъ въ бочкахъ, и по сторонамъ ея дѣлаются полки (ii), на коихъ раскладываются по калибру пушекъ насыпанные порохомъ картузы; (см: сл. *к.*) въ низу сихъ полокъ (которыя дѣлаются рѣшетчатыя) сдѣланы ящики (*n n*), дыбы осыпавшійся отъ картузовъ порохъ удобнѣе было съ полокъ смѣтать; ибо оный сквозь рѣшетки свободно въ ящики ссыпается, и будучи вынутъ изъ ящиковъ, идетъ опять въ надлежащее употребленіе. По зади же полокъ, на коихъ лежатъ *картузы*, т. е: за обнесенной переборкой кладутся пустыя оставшіяся отъ пороха разобранныя *бочки, мѣдные обручи* и проч. самыя же бочки съ порохомъ огораживаются легкою сквозною переборкою (oo) внутри *крют-каморы* сдѣланною.

IV. *Мѣсто, гдѣ кладутся Артиллерійскіе припасы,* какъ

План А. по: *фитили, армякъ, запасныя колеса, оси, лопы, ганшпуги, прибойники, пыжевники, клинья,* и проч.

IV°. *Ящики съ угольями насыпанные,* для предохраненія пороха отъ сырости.

V. *Книппли и ядра,* или мѣсто для тяжелыхъ Артиллерійскихъ припасовъ. Bar ſhot double headed shot, chain shot. *Boulet ramè, au a l'angle, au à deux têtes.*

VI. Шхиперскіе припасы, или мѣсто гдѣ хранится *смола, сало, масло конопляное;* тутъ же кладутся и большія желѣзныя вещи, какъ то: *котлы, топоры, скрябки, желѣзо, мѣдь* и пр. The whole fournature of a ship as the cabls, kigging &. c. *Agrés et apparaux.*

VII. X. XII. Все пространство подъ сими знаками находящееся называется *Трюмъ* (или *Интрюмъ*) The Hold. *Cale du vaiſseau.* Въ ономъ ставятся бочки съ водою (и окладываются дровами); также и морская провизія.

VIII. *Висячій Кубрикъ,* для укладки канатовъ и запаснаго *такелажа,* какъ то: *Кабельтововъ; Буйреповъ, Перленей* и пр.

IX. Ящики для ядеръ. Ball or Bullet of a cannon. *Boulet.* Оные по срединѣ разгораживаются переборками, дабы уложенныя въ нихъ ядра не разкатывались; будучи положенными по калибрамъ. Въ низу оныхъ дѣлается основаніе или полъ (m) изъ нарочито толстыхъ досокъ.

X. Мѣсто или *погрѣбъ съ мокрою провизіею.* After Holde *Ecoutille de l'arriere.* Гдѣ хранится мокрая провизія въ бочкахъ, а именно: *вино, уксусъ, мясо и масло.*

XI. *Капитанской погрѣбъ.* Въ ономъ хранятся запасы собственно принадлежащіе Капитану корабля.

XII. *Офицерской погрѣбъ*, гдѣ хранятся запасы для Офицерской компаніи, кругомъ надъ сими погребами дѣлаются лари (r) или забранныя мѣста досками, для помѣщенія разной сухой провизіи. План А.

Примѣчаніе. Въ Капитанскихъ и Офицерскихъ погрѣбахъ насыпается мѣлкій песокъ.

XIII. *Кормовая Крют-камера*, гдѣ хранится порохъ въ насыпанныхъ картузахъ, на сдѣланныхъ кругомъ оной полкахъ (ii), таковыхъ же точно, какъ и въ носовой *Крют-каморѣ*. (111).

XIV. *Броткамера*, Bread-roum *Soute au pain*. Во все сіе пространство насыпаются сухари для служителей, гдѣ оные и хранятся; въ случаѣ же непомѣщенія всего количества въ оной, оставшіеся кладутся въ куляхъ на *Кубрикѣ* (XXIII.) въ *Ахтеръ-Люкѣ*. (g.) — Внутренность *Броткамеры* околачивается чистыми край на край положенными тонкими сосновыми досками.

XV. *Мѣсто для мѣлочныхъ* (желѣзныхъ) *Артиллерійскихъ припасовъ*, тутъ же хранятся принадлежности къ слѣсарной работѣ.

Орлопъ палуба или Кубрикъ.
orlop. *Foux pont*.

XVI. XX. XXII. XXIII. XXV. — Все пространство подъ сими знаками находящееся, называется (*Орлопъ*) или *Кубрикъ* Cok-pitt. *Foux pont*.

XVI. *Мѣсто для Артиллерійскихъ припасовъ*, гдѣ хранятся *блоки*, *тали*, *тросы*, *стеклени*, *свинецъ*, *бумага*, *гвозди*, *войлоки*, *фонари*, *свѣчи* и пр.

XVII. Мѣсто, гдѣ хранятся *запасныя оси* къ пушечнымъ

План А.

станкамъ, *колеса, клинья,* и пр: деревянныя запасныя по Артиллерійской части вещи.

XVIII. Мѣсто, гдѣ хранится запасной Артиллерійской *такелажъ.* (разнаго сорта веревки.)

XIX. *Каюты* съ разными припасами по Шхиперской должности; въ оныхъ хранится тонкой *такелажъ,* разнаго рода *лини, мѣлкіе тросы* и пр.

XX. *Каюты* съ боковъ *Форъ-Люка,* (f.) изъ коихъ въ одной живетъ Шхиперъ, а въ прочихъ располагаются разнаго сорта по его должности вещи, какъ то: *тенты, брезенты, виндъ-зейлы, шканцъ-клетни, парусина въ тюкахъ, парусныя нитки, кожа, котлы, дреки,* разныхъ родовъ *гвозди, фонари,* обыкновенныя и *сигнальныя свѣчи* и *сало;* а мѣлкія желѣзныя вещи, какъ то: *гаки, коуши, топоры, скрябки, свайки, долота, напарья, болты* и пр: кладутся въ сундукахъ, которые ставятся около сихъ каютъ. Въ случаѣ нужды, нѣкоторыя изъ Шхиперскихъ каютъ занимаются подъ Артиллерійскіе запасные припасы.

XXI. *Мѣсто* (или *каюта*) *гдѣ хранятся запасные паруса;* для оныхъ по срединѣ огораживается легкими переборками все пространство отъ *форъ-люка,* (f.) *къ Гротъ-Люку,* (e.) а съ боковъ дѣлается свободный кругомъ ходъ, гдѣ также укладывается запасный *такелажъ,* какъ то: *кобельтовы, тросы, перлени,* и пр: Запасные же *паруса* въ *каютѣ* укладываются такимъ образомъ: передніе т. е. принадлежащіе *Фокъ-мачтѣ* (1.) и *Бушприту* (4.) — лежатъ въ переди, и вытаскиваются изъ *форъ-люка* (f.); а заднія принадлежащія *къ Гротъ* (2) и

Бизань (3) *мачтѣ*, вынимаются изъ *Гротъ-Люка* (е.). Что служитъ удобностію въ случаѣ нужды, со всею наскоростію достать какой либо для перемѣны парусъ. План А.

XXII. *Мѣсто для якорныхъ канатовъ*; въ самомъ же пространствѣ *Гротъ-Люка* (е), оные кладутся ближе къ борду, запасные же канаты простираются даже за *Гротъ-мачту* (2); вообще же все укладывается по способности здѣсь, и на висячемъ *кубрикѣ* (w).

Примѣчаніе. Канаты закрѣпляются однимъ своимъ концомъ за *Гротъ-мачту* (2) или за *бимсъ-кубрика* (w), а другимъ концемъ проходятъ въ опредѣленные для нихъ *Клюзы* (XXVI.), для привязыванія каждаго къ своему *якорю*; на случай же задержанія каната въ бурное время, или когда при отдаваніи онаго, обыкновенными *стопорами* (s') задержать не надѣются; то для сего за *Гротъ-мачту* (2) закрѣпляется особеннаго роду толстой *стопоръ* длиною до 20 сажень, называемый *Жвака-галсъ*, которой всегда очищеннымъ т: е: свободнымъ, не запутаннымъ при канатахъ находится.

XXIII. *Каюты для сухой провизіи*, оную укладываютъ частію въ куляхъ, а частію въ сдѣланныхъ нарочно большихъ ящикахъ, (или ларяхъ) куда и высыпается *крупа*, *горохъ*, *солодъ*; а прочее хранится въ мѣстахъ по приличію; тутъ же Комисаръ хранитъ всѣ вещи нужныя для раздачи провизіи, а именно: *кантари, котлы, ендовы, кружки, чарки, ливера, вѣсы,* и пр. вверху сихъ каютъ, гдѣ хранится провіантъ, дѣлаются *рѣшетчетыя переборки* (V'') для воздуху, которыя простираются по длинѣ корабля отъ *Бизань-Мачты* (3.) до *Форъ-люка* (f.) гдѣ и оканчиваются; кромѣ сего, за сей переборкой нѣ-

Планъ А. сколько отступя далѣе къ борду корабля отгораживаются вдоль всего *Кубрика* (XIV. XXII. XXV.) по обѣимъ сторонамъ корабля и въ самомъ носу его, въ разстояніи отъ борду 3^{хъ} или 4^{хъ} футъ, проходы называемые *колидоры*, которые дѣлаются для того, чтобъ плотники и конопатчики могли въ оныхъ проходить осматривать корабль, и задѣлывать могущія случиться во время сраженія подводныя пробоины и течь. — По сторонамъ оныхъ колидоровъ развѣшиваются разныя Шхиперскія вещи, какъ то: *бугели*, *блоки*, *юфера*, *вантъ-путины*, *ганшпуги* и *голики*; — а къ носу корабля въ оныхъ же, размѣщаются таковымъ же порядкомъ нѣкоторыя Артиллерійскія вещи, также и ружья на экипажъ.

XXIV. Въ семъ мѣстѣ располагается *Корабельная Аптека*, гдѣ хранятся всѣ медицынскія вещи и запасы отпущенные по сей части на кампанію для команды. Во время же сраженія на срединѣ въ *кубрикѣ* (XXIII. XXIII.) перевязываютъ раненыхъ.

XXV. Выходъ надъ *Кормовою Крют-камерою* (XIII); тутъ же дѣлается особое отдѣленіе, гдѣ хранятся въ ящикахъ всѣ огнестрѣльные снаряды, какъ то: *бомбы*, *брандскугели*, *карказы* и *гранаты*.

Нижняя палуба или гондекъ (*x*.)
The lewor deck; or gun Deck.
Premier pont, ou fran-tillac.

XXVII. XXVIII. XXIX. XXXI. Все пространство подъ сими знаками состоящее называется *Гондекъ*.

XXVI. *Клюзы* Haws-holes. *Ecubiers*, или цылиндры свинцо-

вые вставленные сквозь стѣну корабля, оныхъ бываетъ четыре, два съ одной и два съ другой стороны *стема* (B), въ нихъ проходятъ корабельные канаты. Немного отступя отъ сихъ *клюзовъ*, дѣлается переборка, пространство между оною и клюзами называется *Клюзъ-бакъ*; (XXVII.) The manger, *La gatte*, которой внутри и кругомъ хорошо проконопачивается и засмаливается смолою, дабы вода во время волненія поддаваемая въ *клюзы* (XXVI), по палубѣ (*x*) не разливалась; которая изъ онаго выходитъ чрезъ *шпигаты* (см: сл. *ш.*) Scupers or Scoupper holes. *Dalots*, въ немъ сдѣланные. Для сохраненія же *палубы* (*x*) отъ безпрерывной въ семъ мѣстѣ сырости, дѣлается въ *клюзъ-бакѣ* (XXVII.) помостъ или *платъ-форма* (p p), по угламъ оной вставляются для стоку воды *шпигаты* (смо: сл. *ш.*) пропущенные сквозь стѣны корабля; сей помостъ будучи хорошо проконопаченъ и высмоленъ, сохраняетъ палубу отъ сырости, и служитъ удобствомъ къ перемѣнѣ его во всякое время. План А.

XXVIII. Мѣсто гдѣ устанавливается *передній* (или малый) *шпиль*. (t.) The gear capstern. *Petit cabeſtan*; буде оный двойной т: е: состоитъ изъ двухъ шпилей на одной оси обращающихся; тогда на *Гондекѣ* (*x*) называется нижній, а на *оперъ-декѣ* (b') верхній *передній шпиль* (t. e.). Оный служитъ, для подъему разныхъ большихъ тяжестей на корабль, и употребляется также во время верпованія. (см: сл. в.)

XXIX. Мѣсто гдѣ устанавливается *большой шпиль*, (t') The main capſtern. *Grand Cabestan*. Въ семъ декѣ оный называется нижній, а на *Оперъ-декѣ* (b') верхній *шпиль* (m'. t').

План А. XXX. Мѣсто предъ *бизань-мачтою* (3), гдѣ разставляются ружья въ три ряда, въ сдѣланныхъ для нихъ мѣстахъ; оныя располагаются во все пространство ширины корабля въ семъ мѣстѣ, оставляя проходъ въ *Констапельскую* (XXXI.) свободнымъ.

XXXI. *Констапельская.* Gun-room. *Sainte-barbe,* мѣсто въ самой кормовой части корабля на *Гондекѣ* (*x*), тутъ находится корабельная канцелярія, и помѣщаются Штурмана и младшіе Артиллерійскіе Офицеры.

Верхняя палуба или Оперъ-декъ (b').

The upper-dek. *Second pont d'un vaiſſeau à deux ponts.*

XXXII. XXXV. XXXVII. XXXVIII. Все пространство подъ сими знаками находящееся называется *верхняя палуба* или *Оперъ-декъ.*

XXXII. Мѣсто для лазарета, съ одной стороны корабля; а съ другой стороны, находится всегда зазженный *фитиль,* и позволяется служителямъ курить табакъ надъ кадками наполненными водой.

XXXIII. Корабельная кухня *камбузъ* (d') называемая, Cook-room. *Cuiſine*' при ономъ въ котлахъ варится для всей команды пища, тутъ же приуготовляется столъ для Капитана и Офицеровъ.

XXXIV. Мѣсто для верхняго передняго или малаго *шпиля.* (è).

XXXV. Мѣсто для разной живности; оное разгораживается такъ, что вверьху помѣщаются куры, утки, гуси; а въ низу бараны, теляпа и свиньи.

XXXVI. Мѣсто для верхняго большаго *шпиля* (m') на од-

ной оси съ нижнимъ обращающагося; сей *шпиль* служитъ единственно для выниманія якоря. Планъ А.

XXXVII. Мѣсто подъ *шканцами* (c''), оное съ обѣихъ сторонъ корабля обносится сукномъ (начиная отъ переборки *Каютъ-кампаніи* (XXXVIII) и почти до *шкафута* (XLII.). За онымъ помѣщаются младшіе морскіе и прочіе Офицеры; тутъ же съ правой стороны корабля подлѣ самой переборки *Каютъ-кампаніи* помѣщается корабельный и прочіе образа, у коихъ ежедневно молитва совершается.

XXXVIII. *Каютъ-кампанія*, оная отдѣляется переборкою, и съ обѣихъ сторонъ огораживается подъемными щитами, въ ней живутъ Капитанъ-Лейтенантъ, Лейтенанты, и прочіе старшіе Офицеры; тутъ же всегда собираются для препровожденія времяни всего экипажа Офицеры.

Бакъ или Форъ-кастелв. (a''')
Fore-caſtele. *Gaillard d'avant.*

XXXIX. XXXIX. Подъ сими знаками пространство находящееся называется *Бакъ* (или форъ-кастель), мѣсто сіе состоитъ на кораблѣ такъ, какъ гоубвахта, и проштрафившіеся служители посылаются туда подъ караулъ.

XL. *Ростеры* Gallows-bits. *Potence pour ſoutenir les mâts de hune et les vergues de rechange*, или мѣсто начиная отъ *баку* (a''') и до *шканецъ* (c'') посрединѣ корабля, гдѣ укладываются и укрѣпляются *найтовами* (см: сл: н.) запасные *стенги*, *брамъ-стеньги*, *небольшіе реи*, *лисель-шпирты*, *шкалы на мачты*, *помпы*,

План А.

и прочіе служащіе для разныхъ подѣлокъ корабля деревянные брусья и доски. По обѣимъ же сторонамъ *ростерѣ* простираются въ ровень со *шканцами* (c″) и *бакомѣ* (a‴) свободные довольно широкіе проходы по ту и другую сторону корабля, что и называется *шкафутѣ* (XLII) Gang-way, Gunnel, Gun-wale. *Paſse-avant*, *Plat-bord*. По срединѣ самыхъ *ростерѣ* очищается мѣсто, гдѣ во время похода ставится *барказѣ* (см: сл: *б.*) и для того вмѣсто *шлюпѣ-балокѣ* (см: сл: *ш.*) дѣлаются настоящіе *ростерѣ-бимсы*; (см: план: А. z‴.) по бокамъ *ростерѣ* и на *шкафутахѣ* устанавливаются по удобности прочія *гребныя суда*, соблюдаютъ при томъ, чтобы оныя не мѣшали дѣйствовать *снастьми* (веревками) во время управленія кораблемъ подъ парусами.

Примѣчаніе. Для удобнѣйшаго выстрѣливанія (см: сло: В.) или поднятія къ своимъ мѣстамъ запасныхъ *стенгѣ* (см: сло: *с.*), когда нужда того воспребуетъ, соблюдаютъ тотъ порядокъ при укладкѣ оныхъ на *ростеры* (XL), чтобъ *топѣ Гротѣ-стенги* обращенъ былъ къ кормѣ, а *форѣ-стенги* къ носу; относительно же запасныхъ *марса-реевѣ* (см: сло: *р.*), дабы скорѣе можно было ихъ въ случаѣ нужды перемѣнить, то оные бываютъ не на *ростерахѣ* (XL), а у обоихъ боковъ корабля на крючьяхъ прибитыхъ у *руслинѣ*, положены и *принайтовлены* (см: сло: р. и н.); легкія же (или малыя) *гребныя суда*, поднимаются съ обѣихъ сторонъ корабля и съ кормы, на *боканцахѣ* (см: сло: *б.*), на коихъ будучи повѣшенными, въ случаѣ надобности въ моментъ могутъ быть на воду спущены.

Шканцы или Квартеръ-декъ (c″) План А.

The quater-dek. *Gaillard d'arrière.*

XLIII. XLIII. Подъ сими знаками находящееся пространство называется *шканцы* (*или квартеръ-декъ*) (c″.), на оныхъ во время похода безпрерывно отправляется *Вахта* т: е: дежурство по уложеннымъ часамъ; (см: сл: *В.*) начальникъ оной Лейтенантъ, подъ командою коего два, или болѣе младшихъ Офицеровъ находится; и третья часть команды всего корабля. Командиръ вахты получаетъ всѣ приказанія отъ начальника корабля, и отъ сего мѣста получаютъ всѣ повелѣнія, по которымъ вообще всѣ дѣйствія на кораблѣ производятся. Въ опредѣленномъ мѣстѣ на *шканцахъ* (c″) ставится *нактоузъ*, Binacle, *Habitacle* (i) съ *компасами* (см: сл: к.), по которымъ правятъ кораблемъ; тутъ же находится *штуръ-валъ*. Steering wheel. *Roue de gouvernail.* (p″), которымъ дѣйствіе руля (рулевыми) (см: сл: р.) производится.

XLIV. *Капитанская-Каюта.* Особенное мѣсто гдѣ живетъ Капитанъ корабля, яко непосредственный начальникъ онаго, и какъ Комендантъ плавающій своей крѣпости.

Ютъ или рангоусъ. (t″)

Poop. *Dunette.*

XLV. XLV. Пространство подъ сими знаками состоящее называется *ютъ* (*или рангоусъ*) (t‴.)

XLVI. Ящики для поклажи разныхъ штурманскихъ припасовъ, какъ то: *флаги*, *вымпела*, *флагдукъ*, *склянки*, *лоты*, *лаги*, *лини*, и пр.

План А. XLVII. Сѣтки для поклажи служительскихъ чемодановъ и постелей, оныя какъ на *ютѣ* (t‴), равно и вездѣ вокругъ корабля по бордамъ дѣлаются, гдѣ будучи уложенными служительскіе чемоданы и постели доставляютъ собою вмѣстительность, и то удобство, что во время сраженія защищаютъ людей, отъ картечной и мушкетной стрѣльбы.

О Вооруженіи корабля.

ВООРУЖЕНІЕ КОРАБЛЯ.

FITTING-OUT OF A SHIP.

ARMEMENT D'UN VAISSEAU.

Великая разность въ образѣ строющихся судовъ производитъ *мачты, реи,* (см: сл: *м.* и *р.*) и все вооруженіе каждому судну пристойное; ибо оное произходитъ отъ ихъ размѣренія, и вообще опредѣляется ихъ длиною, шириною и глубиною.

Примѣчаніе. Вооружить корабль значитъ снабдить пустой корабль всѣми вещами нужными для его плаванія, чтобъ онъ готовъ былъ отправиться въ море. Вооруженіе состоитъ изъ двухъ дѣйствій, кои суть: *нагрузка* и *оснастка.* Первая показана была выше сего, гдѣ всѣ тяжести

Мачты вообще служатъ главнѣйшимъ основаніемъ всего вооруженія корабля, отъ нихъ прочія деревья продолжаются въ верьхъ и имѣютъ свое опредѣленное положеніе, сообразно величинѣ судна; вся же сложность сихъ продолжающихся деревъ вмѣстѣ съ *мачтами*, служитъ для присоединенія къ онымъ парусовъ, чрезъ которые дѣйствіемъ вѣтра, производится все движеніе корабля.

Число *мачтъ* зависитъ отъ величины судна: имѣть много *мачтъ* на маломъ суднѣ былобы крайне неудобно, ибо великое число стѣсненныхъ *парусовъ* сдѣлало бы управленіе ихъ труднымъ и запутаннымъ, а при томъ и много бы людей для онаго потребовалось; на противъ того на большихъ корабляхъ при большомъ числѣ людей, одну или двѣ *мачты* имѣть было бы весьма неудобно, ибо *паруса*, и прочія для нихъ принадлежащія вещи, были бы столь обширны и велики, что оными весьма бы затруднительно было управлять и опасно.—Оставя много различныя неудобства, которыя уже испытаны, и согласно съ опытами доказано и утвер-

---

въ своемъ мѣстѣ какъ на *трюмѣ* корабля, такъ и на *декахъ* его по приличію разположены. (см: пл. А.) Постановленіе же *мачтъ*, присоединеніе къ продолженію ихъ прочихъ деревьевъ, наложеніе на оныя *такелажа*, поднятіе *реевъ*, привязка парусовъ и всѣхъ *снастей* (веревокъ) къ нимъ принадлежащихъ, составляютъ *оснастку*. Хотя оба сіи дѣйствія въ одно время на кораблѣ производятся: часть людей упражняется въ установкѣ *трюма*, между тѣмъ какъ другіе работаютъ на верьху и въ разныхъ мѣстахъ корабля, приводя каждую вещь въ настоящее ея положеніе и дѣйствіе; но порядокъ требуетъ того, чтобъ каждая изъ нихъ порознь была описана.

ждено мореплавателями, что *военные корабли, фрегаты, корветы,* (см: сл: *к. ф. к.*) и нѣкоторыя большія купеческія суда, долженствующія раздвигать не малой столбъ воды въ ходу, должны носить много *парусовъ* и имѣть при (вертикальныя) *мачты* Mast, *Mât* (*) и *Бушпритъ* Bow-sprit, *Beaupré ou mât de beaupré,* оный есть съ носу корабля выставленная въ передъ или наклоненная *мачта,* нижній конецъ его утверждается на *Гондекѣ* (см: пл. А. *x.*) въ особенно сдѣланномъ мѣстѣ именуемомъ *Пяртнерсъ* для *Бушприта;* (см: пл. А. *r. r.*) наклоненіе *Бушприта* составляетъ съ горизонтальною *линѣею* уголъ около 35 градусовъ; главная польза отъ него есть та, чтобы утвердить первую отъ носу корабля *мачту* и имѣть при томъ паруса для управленія передней части корабля; въ прочемъ можно сказать, что *бушпритъ* есть ключь всей *оснастки корабля,* ибо чрезъ него утверждается передняя *мачта* (т: е: *Фокъ-мачта*), а съ нею и прочія чрезъ прохожденіе и прикрѣпленіе снастей отъ одной къ другой, свое утвержденіе имѣютъ.

На судахъ, которыя менѣе выше сказанныхъ (т: е: *кораблей, фрегатовъ* и проч.) дѣлаютъ двѣ *мачты* и *бушпритъ*; а на самыхъ малыхъ одна *мачта* и *буш-*

(*) *Мачтами* называются первыя съ низу вверьхъ простирающіяся *вертикально* деревья, оныя проходятъ внутри *корабля* до самаго *кильсона* (см: пл: А. L.) гдѣ имѣютъ для своего утвержденія *гнѣздо,* называемое *степсъ* Steps. *Carlinque de mât* (см: пл. А. P. T. h.), оное дѣлается изъ толстыхъ штукъ дубоваго дерева утвержденныхъ поперегъ *кильсона,* въ которыя *шпоръ мачты* (см: общ: понят: *4*) вкладывается.

притъ; таковое есть самое выгоднѣйшее число *мачтъ* для намѣреній мореплаванія.

Мачты и *Бушпритъ* дѣлаемыя изъ цѣлыхъ деревъ называются *однодеревыми*; а которыя изъ нѣсколькихъ деревъ соединенныхъ вмѣстѣ, *составными*.

На корабляхъ и прочихъ большихъ судахъ бываютъ составными: *бушпритъ*, *фокъ* и *гротъ-мачта*, а *бизань-мачта* почти всегда изъ одного дерева; *составныя мачты* дѣлаются въ толщину свою изъ трехъ, четырехъ, пяти или семи деревъ, которыя будучи недостаточны своею длиною, для всей высоты *мачты*, наставляются другими штуками такъ, что цѣлая *мачта* составлена бываетъ изъ десяти, пятнадцати, а иногда, и болѣе сего числа деревъ; всѣ сіи деревья называются *фиши*, буде одно изъ нихъ дѣлая *топъ мачты*, проходитъ по срединѣ ея, и вокругъ *фишами* объемлется, то сіе среднее дерево получаетъ названіе *шпиндель* или *сердечникъ*. Штуки составляющія *мачту* соединяются между собою посредствомъ *замковъ* или нарубокъ сдѣланныхъ поперемѣнно, входящія и выходящія, то есть: *гнѣзда* и *шипы*, такъ что *шипы* одной штуки входятъ въ *гнѣзда* другой, и обратно (*). Наблюдается

(*) Окромѣ показаннаго есть новый способъ скрѣплять *мачты* совсемъ инымъ образомъ; то есть: замки ихъ не вырубаются изъ самыхъ деревъ *мачту* составляющихъ, но оныя деревья будучи изъ внутреннихъ ихъ сторонъ вовсе гладкіе, соединяются между собою посредствомъ дубовыхъ втулокъ, называемыхъ *коксы*; которые располагаютъ весьма близко одна подлѣ другой во внутреннихъ частяхъ *мачты*; діаметръ ихъ въ 5 дюймовъ, а длина въ 3 дюйма. Способъ сей употреблять можно по

при томъ, чтобъ соединеніе каждыхъ двухъ штукъ было покрыто срединою боковой или на нихъ лежащей штуки. Всѣ сіи сборныя деревья скрѣпляются *болтами*, *bolts*, *cheveille* (см: сл: *б.*), и въ разныхъ мѣстахъ по длинѣ *мачты* кладутся вокругъ ее объемлющіе желѣзные плоскіе обручи, именуемые *бугели*, Mast-hoops, *cercles de mât.* Съ боковъ *мачты* у самаго начала *топа* (см: общія понятія 4.) прибиваются двѣ дубовыя штуки, называемыя *чиксы*, cheeks of the masts, *jottereaux ou flasques des mâts*, и въ томъ же мѣстѣ съ переди *мачты* прилагается къ ней длинная дубовая штука, называемая *Ванга* или *шкало*, frant-fish, *jumelle* которое связуется съ *мачтою* ершами (см: сл: е.); и кромѣ сего въ разныхъ мѣстахъ, для укрѣпленія онаго кладется нѣсколько веревочныхъ *шлаговъ* (оборотовъ) именуемыхъ *вулинги*, Woolding, *Roustures.* Относительно *бушприта*, то оный на большихъ корабляхъ обыкновенно составляется изъ четырехъ деревъ *замками* соединенныхъ подобно какъ у *мачтъ*, и скрѣпляется *болтами*, *бугелями* и *вулингами*.

Самыми лучшими для сдѣланія *мачтъ* и *бушприта* почитаются деревья *сосна*, *лиственница* и проч: изъ *смолистыхъ хвойныхъ*, какъ по качеству ихъ, равно и по великой высотѣ, до которой сіи деревья выростаютъ.

Корабельныя мачты должны имѣть столь великую высоту, что самыя высокія деревья недостаточны къ составленію цѣлой таковой *мачты* (*), изъ сего долж-

---

необходимости, въ прочемъ нельзя оный совсемъ предпочесть первому.

(*) Длина *мачтъ* и *бушприта*, какъ уже было сказано опредѣляется отъ длины и ширины судна, а толщина по

но замѣтить, что каждая *мачта* состоитъ изъ многихъ частныхъ деревъ, продолжающихся отъ оной въ

длинѣ ихъ располагается, прочія же всѣ продолжающіяся отъ *мачты* въ верьхъ деревья, опредѣляются также длиною и шириною судна, или пропорціонально *мачтамъ* размѣреніе свое имѣютъ. Полагаютъ, что одна тридцать шестая доля длины *мачты* или *стенги*, или $\frac{1}{3}$ всей длины въ футахъ показываетъ въ дюймахъ самой большой діаметръ, которой *мачта* имѣетъ противъ *нижней палубы* (см: пл: А. *х.*), а *стенга* у вершины мачтоваго *топа*, (см: сл: *т.*) двѣ трети сего діаметра даютъ самый меньшій въ *топѣ*. Самый большій діаметръ *бушприта* соотвѣтствующій *недгедцамъ* (см: сл: *н.*) есть $\frac{1}{24}$ часть длины его, или половина всей длины его въ футахъ, даетъ большой діаметръ въ дюймахъ, малый же діаметръ *бушприта* равенъ половинѣ большаго.

Примѣчаніе: на Англинскихъ корабляхъ діаметры опредѣляются по пропорціи къ длинѣ, слѣдующимъ образомъ: *Гротъ* и *Фокъ-мачты* кораблей отъ 100 до 64 пушекъ включительно, суть одинъ дюймъ въ діаметрѣ у *пяртнерсовъ* на всякіе три фута въ длину. У кораблей отъ 50 до 32 пушекъ включительно $\frac{9}{10}$ дюйма на каждые три фута въ длину. А у судовъ отъ 28 пушекъ и ниже $\frac{7}{8}$ дюйма на всякіе три фута въ длину. *Бизань-мачта* отъ 100 до 64 пушекъ, включительно, $\frac{3}{5}$ діаметра *Гротъ-мачты*; а у 50 пушеч. кораблей и ниже $\frac{2}{3}$ діаметра *Гротъ-мачты*. *Бушприты* кораблей отъ 100 до 64 пушекъ, включительно двумя дюймами меньше діаметра *Гротъ-мачты*. Въ 50 пушеч. корабляхъ и ниже, такой же діаметръ имѣютъ, какъ *Гротъ-мачта*. У *Бригъ Гротъ-мачта* должна быть одинъ дюймъ на всякіе три фута въ длину, а *Фокъ-мачта* $\frac{9}{10}$ діаметра *Гротъ-мачты* у катеровъ *Мачты* должны быть $\frac{3}{4}$ дюйма въ діаметрѣ на всякіе три фута въ длину.

верьхъ, кои особенною своею длиною высошу оной сообразно величинѣ судна составляютъ. *Мачта*, которая утверждена на *кильсонѣ* называется собственно своимъ именемъ (или просто *мачтою*); слѣдующая отъ ней въ верьхъ *стенгою*, а далѣе отъ сей *брамъ-стенгою*, которая и продолжается иногда въ верьхъ *бомъ-брамъстеньгою*, и оканчивается *брамъ-флагштокомъ*.

Обмачтованіе какъ корабля, такъ и каждаго судна совокупляетъ въ себѣ все то, что искуство придумало быть необходимо нужнымъ для хода, поворотовъ, и движенія всякаго судна.

Самое лучшее положеніе *мачтъ*, есть то, отъ котораго происходитъ равновѣсіе между сопротивленіемъ воды на корпусъ корабля, съ одной стороны и направленіемъ ихъ усилія съ другой.

Мачты на военныхъ корабляхъ вообще располагаются такимъ образомъ: центръ передней мачты (т. е. *фокъ-мачты*) долженъ быть не много позади задней стороны *шпунта стема*, (см: пл. А. N) или внутри доски на нижнемъ *декѣ*, (см: пл. А. *x*.) на одну девятую часть длины сего *нижняго дека*. Центръ средней *мачты* (т: е: *Гротъ-мачты*) позади немного средины корабля, или по *нижнему деку* на пять девятыхъ частей длины его, или на $\frac{19}{36}$ длины корабля отъ *стема*; а центръ третей или задней *мачты* (т: е. *бизань-мачты*) по тому же *нижнему деку* на семнадцать двадцатыхъ частей его длины, или отъ *старнпоста* (см: пл. А. N′) на $\frac{1}{6}$ часть длины корабля.

На купеческихъ судахъ таковой точности въ положеніи *мачтъ* не наблюдается, но по способности каждаго судна оными располагаютъ, имѣя однакоже въ виду главныя правила, которыми руководствуются линейныя суда.

Наклонность *мачтъ* располагается по самому лучшему ходу корабля; опытъ доказалъ, что иной лучше на ходу, когда *мачты* его наклоняются въ передъ, а другой когда оные уклонены назадъ; слѣдовательно, нельзя положить точнаго на то правила; но вообще переднюю *мачту* (*фокъ-мачту*) ставятъ прямо, а прочія двѣ уклоняютъ нѣсколько назадъ.

У *Бригъ* (см: сл: *б.*) или на судахъ съ двумя *мачтами Гротъ-мачта* ставится около двухъ третей всей длины ихъ отъ *стема*, а *Фокъ-мачта* на три двадцатыя части той длины. *Гротъ-мачта* уклоняется назадъ у *топа* отъ перпендикуляря къ *килю*, на три четверти дюйма на всякіе три фута длины ея; а *Фокъ-мачта* на одну осьмую часть дюйма во всякихъ трехъ же футахъ ея длины. Для каперовъ или судовъ съ одною *мачтою*, наклонность полагается полтора дюйма на каждые три фута длины *мачты*. *Бушприты* у *бриговъ* подъ угломъ съ горизонтальной линіею до 20 градусовъ; а у *одно-мачтовыхъ* судовъ, лежатъ почти въ горизонтальномъ положеніи. Многіе полагаютъ, что короткія и широкія суда съ одною или двумя *мачтами*, должны имѣть ту *мачту* какъ можно ближе къ центру и много наклонну назадъ; а въ длинной постройкѣ судовъ, *мачты* должно ставить прямо, ибо нѣкоторую наклонность онымъ придаетъ *дифферентъ* (см: стр: 6). Замѣчено, что когда *мачты* касаются *пяртнерсовъ* (см. сл. *п.*), то онѣ легко могутъ дать трещину или ломаются, по сему и должно всегда оныя хорошо оклиневать.

Въ прочемъ относительно поднятія и постановленія на корабль *мачтъ* и *бушприта*, равно и о подни-

маніи *реевъ* и всякаго рода большихъ тяжестей, есть особеннаго роду правила, коими руководствуются; объ ономъ съ точностію изображено въ *опытѣ морской практики* соч. Господина Гамалѣи (*).

Какъ уже было сказано, что каждая *мачта* называется собственнымъ своимъ именемъ (или просто *мачтою*), какъ напримѣръ: *Гротъ-мачта* и проч: равно слѣдуемая отъ оной въ верьхъ *стеньга*, также *брамъ-стенга* и окончательная *бомъ-брамъ-стеньга*, именуются съ прибавленіемъ имени своей мачты; какъ на примѣръ: *гротъ-стенга*, *Гротъ-бомъ-брамъ-стенга* и проч: таковымъ образомъ и у другихъ *мачтъ* всѣ продолжающіяся въ верьхъ деревья и вообще всѣ принадлежности при нихъ, именуются съ прибавленіемъ имени: у *фокъ-мачты* прибавляютъ слово *форъ*, и всѣ продолжающіяся отъ оной въ верьхъ деревья и состоящія при нихъ снасти, именуются съ прибавленіемъ сего слова, какъ на примѣръ *Форъ-стенга*, *Форъ-брамъ-фордуны* и проч: а у *бизань мачты* продолженія ея въ верьхъ и принадлежности къ нимъ, именуются съ прибавленіемъ слова *крюсъ*, какъ на примѣръ: *крюсъ-стенгъ-штагъ*, *крюсъ-брамъ-стенга* и проч.

(*) Въ оной же практикѣ въ § 113 изложены пропорціи мачтамъ и проч., о чемъ также въ своемъ мѣстѣ будетъ показано.

Названіе деревъ.

Чертежъ I.

Бушпритъ I.
Bow-sprit.
Beaupré au mât de Beaupré.

Сложное дерево есть наклонная *мачта*, выставленная въ передъ съ носу корабля; для скрѣпленія его кладутся по немъ *бугели* (b) и *вулинги* (a) (см: сл: *б.* и *в.*).

Бисы c.
Bees
Violons de beaupré.

Штуки изъ дубовыхъ досокъ, или инаго какаго дерева прикрѣпленныя болтами въ внѣшнему концу (къ *топу*) *бушприта* (I) по сторонамъ его; въ каждой изъ оныхъ дѣлаются по двѣ диры, одна при верхнемъ, а другая при нижнемъ концѣ *бисы* разположенныя; въ двѣ изъ оныхъ проходятъ снасти (веревки) именуемыя *форъ*, и *лось стенгъ-штаги*, а другіе двѣ употребляются когда понадобится.

Бисъ-блоки d.

Планки со *шкивами* прикрѣпляемыя по бокамъ *бушприта* (I.) подъ исподомъ *бисовъ* (c); [illegible]*ты* коими онѣ прикрѣпляются служатъ *осью* или *нагелемъ шкивамъ* вертящимся на нихъ. Планки таковаго роду называютъ сокращенно *библоки*.

Планка сѣдломъ e.

Особеннаго роду планка съ выемкой для *утлегеря* (см: сл: *у.*) прикрѣпленная на *бушпритѣ* (I). Планки сѣдломъ на ономъ же *бушпритѣ* наколачиваются *для блинда-стропов*, равно и

для *пробѣгающаго такелажа*, у сихъ послѣднихъ дѣлается нѣсколько диръ проверченныхъ на сквозь, въ направленіи длины судна, въ оныя пробѣгающій *такелажъ* проходитъ свободно къ носу корабля на *бакъ* (см: пл: А. a'''). Кромѣ выше сказанныхъ на *бушпритѣ* наколачиваются планки для держанія *краговъ фока-штага* и *лось-штага*, и для *ватеръ-вулинговъ*. Чертежъ I.

Топъ-бушприта c'. Внѣшній *бушприта* конецъ или вершина его, (см: общ: понятія 4).

Шпоръ-бушприта d'. Нижній *бушприта* конецъ или комель его (см: общ: пон: 4.).

Фокъ-мачта II.
Fore-mast.
Mat de misaine.
Сложное дерево стоящее за *бушпритомъ* вертикально, и есть первая *мачта* съ носу корабля.

Гротъ-мачта III.
Main-mast.
Grand Mat.
Сложное дерево стоящее вертикально почти по срединѣ корабля, и есть самая большая мачта на кораблѣ.

Бизань-мачта IV.
Maizen-mast.
Mat d'artimon.
Самая задняя мачта на кораблѣ, и дѣлается всегда изъ одного цѣльнаго дерева.

Примѣчаніе: Кромѣ выше показанныхъ мачтъ, бываетъ съ зади *бизань-мачты* (IV) вертикально въ параллель къ оной утвержденное дерево, называемое *тресель-мачта*; оная дѣлается изъ цѣльнаго дерева, толщиною не болѣе *бомъ-утлегеря* (см: сіе слово); ее отдѣляютъ отъ *бизань-мачты* въ такомъ разстояніи, чтобъ гафель-

Чертежъ X. фигура 3. ной *бейфутъ* могъ проходить между ими свободно; верхній ея конецъ утверждается между *лонгъ-салингами* съ зади *бизань-мачты*, упираясь въ заднюю *краспицу*; а нижній конецъ окавывается желѣзомъ и имѣетъ въ самой оконечности желѣзной *стержень*, который вкладывается въ отверстіе сдѣланное въ желѣзной планкѣ прикрѣпленной *бугелемъ* къ *мачтѣ*, не много выше сѣченія ея съ *гикомъ*; планку сію утверждаютъ желѣзною подпоркою, дабы она въ низъ непогнулась. *Тресель-мачта* дѣлается единственно для свободнаго подниманія вверьхъ и опусканія въ низъ *гафеля* (см: сл. *г.*); ибо находящіеся на *бизань-мачтѣ бугели* и разные *стропки*, много препятствуютъ въ подъемѣ, ходящаго посредствомъ *раксовъ* (см: сл: *р.*) по ней *гафеля*. При *тресель мачтѣ* тотъ *гафель* дѣлаютъ гораздо тоньше и длиннѣе, и для присоединенія задней *шкаторины* паруса, накладываютъ на *тресель мачту* деревянныя изъ обручей сдѣланные *крендельсы* (кольцы) или веревошные стропки. На Англинскихъ корабляхъ не рѣдко простирается *Гафель* длиною до 60 футовъ, и по привязаніи къ нему паруса именуемаго *контра-бизань* оставляется длинный *нокъ* у *гафеля*, на которомъ поднимаются сигналы, а иногда морской телеграфъ; и въ то время когда поставлена (поднята) *контра - бизань*, оные могутъ быть очень хорошо разсматриваемы.

Чертежъ I. *Топъ - гротъ - мачты* A. A. *Топъ-фокъ-мачты* B. B. *Топъ - бизань-мачты* C. C. Head of the mast. *Ton des mâts.*

Симъ именемъ называется верхняя часть мачты отъ плечика *Чиксъ*. (см: сл. *ч.*) Нижняя же часть, и самой конецъ оныхъ (то же, что и комель) называется *шпоръ* The heel of a mast. *Pied de mât.* (см: общія понят: 4.)

Примѣчаніе: на Англинскихъ корабляхъ *мачтовые топы* дѣлаются нѣсколько длиннѣе нашихъ, равно и *марсы* дѣлаютъ немного шире, чрезъ что *стенга* утверждается гораздо прочнѣе.

Чертежъ I.

Ахканты f.
Hounds.
Flasque de mât.

Заплечики или мѣсто подъ самымъ *топомъ мачты*, гдѣ она больше укрѣпляется для держанія *лонгъ-салинговъ* и *марсовъ*.

Чиксы g.
Cheeks.
Jottereaux au flasques des mât.

Выдавшіяся части на каждомъ боку *мачты* для поддерживанія *марса* и *стенги* за ихъ верьхъ; или та часть, которая выше плечиковъ.

Книсы h.
Bibbs.
Courbe.

Подъ именемъ *книсы* или *кницы* разумѣется штука дерева имѣющая у себя двѣ вѣтви, которыя между собою составляютъ уголъ отъ перпендикуляра больше или меньше тупой. (см: сл: *к.*) *Книсы* у *мачтъ* дѣлаются изъ дубовыхъ досокъ прикрѣпляемыхъ болтами къ *Ахкантамъ* (*g*) *мачтъ*, для поддерживанія *лонгъ-салинговъ*.

Бугели b.
Mast hoops.
Cercles de mât.

Крѣпкіе желѣзные обручи наколачиваемые въ разныхъ мѣстахъ на *мачты* (II. III. IV.), *бушпритъ* (I) и проч. для скрѣпленія оныхъ.

Вулинги a.
Woolding.
Roustures des mât.

Нѣсколько частыхъ оборотовъ смоленой веревки, одинъ подлѣ другаго положенныхъ во кругъ *мачты* и *бушприта*.

Чертежъ I. *Примѣчаніе*: нынѣ *вулинговъ* почти вовсе не кладутъ, но въ замѣнъ имъ, разполагаютъ чаще одинъ отъ другаго *бугели* (b).

Лонгъ-салинги V. Trestle trees. *Barre maîtresses de hune.* Два крѣпкіе бруса изъ дубоваго дерева положенные на *чиксы* (g) нижнихъ *мачтъ*, къ которымъ они прикрѣпляются вырубками и *болтами* горизонтально на супротивныхъ сторонахъ *мачты*, вдоль судна разположенные; они поддерживаются двумя *кницами* (h) на подобіе плечь.

Краспицъ-салинги VI. Cross-trees. *Barres traversiers de hune.* Штуки изъ дубоваго дерева лежащія по перегъ *лонгъ-салинговъ* (V), въ которыя онѣ впускаются и прикрѣпляются *болтами*.

Подушки k. Bolsters. *Coussins.* Короткія штуки изъ сосноваго дерева прикрѣпляемыя къ каждому боку въ низу *топа-мачты*, чтобъ сохранить ванты (см: сл: в.) отъ тренія объ *лонгъ-салинги* (V).

Гротъ-марсъ VII. The main-top. *La grande hune.*

Форъ-марсъ VIII. The fore-top. *La hune de misaine.*

Дощатые помосты (вымышленные вокругъ *топовъ-мачтъ*) наложенные на *лонгъ* (V) и *краспицъ* (VI) *салингахъ* къ которымъ онъ и прикрѣпляется. Главная польза отъ *марсовъ* состоитъ въ томъ, чтобъ отвести *стенгъ-ванты* отъ *стенги* (см: сл. с.) подъ большимъ угломъ, для лучшаго поддерживанія оной. По бокамъ *марса* продалбливаютъ четырехъ угольныя диры, для вкладыванія *вантъ-*

Крюсъ-марсъ IX. *путинсовъ* съ *юферсами* (см: сіи слова) Чертежъ I.
The mizen-top.
La hune d'artimon.

окованными вокругъ, дабы ими соединить *стенгъ-ванты* съ *вантами* отъ *мачты* идущими. *Марсы* чрезвычайно пригодны, для разправленія парусовъ, также для закрѣпленія и починки ихъ и такелажа. Составъ *марса* бываетъ или изъ досокъ сложенныхъ плотно вмѣстѣ, и прибитыхъ гвоздями къ вязовымъ *рыбинамъ* (тонкіе бруски); или открытые подобно рѣшеткѣ сдѣланные изъ тонкихъ дубовыхъ дощечекъ; но первой способъ крѣпче и удобнѣе.

Рыбины или тимберсы на марсѣ l.
timbers.

Названіе данное тѣмъ деревьямъ, которыми основа *марсовъ* плотно скрѣпляется.

Дира въ марсѣ m.
Lubber hole.
Trou du chat.

Отверстіе сдѣланное въ срединѣ *марса*, коимъ оный накладывается чрезъ *топъ мачты*, на *лонгъ* (V) и *краспицъ* (VI) *салинги*; и будучи наложеннымъ, оное отверстіе вмѣщаетъ въ себѣ *топъ-мачты* и *шпоръ-стенги*, (см. сіи слова) и имѣетъ свободную съ боковъ пустоту для пролѣзанія человѣку съ низу на *марсъ*.

Эзельгофтъ-гротовой x.
Cap of the main maſt.
Chouquet du grand mât.

Толстыя дубовыя штуки или короткіе бруски, на плоскости коихъ двѣ диры перпендикулярныя къ длинѣ и ширинѣ его, и параллельныя къ его толщинѣ; передняя дира бываетъ круглая и

Чертежъ I.

Эзельгофтъ-фоковой XI.
Cap of the fore maſt.
Chouquet de miſaine.

обивается кожею, въ оную проходитъ *стенга*, а задняя квадратная, оною *эзельгофтъ* накладывается на *топъ-мачты* (АА.). *Эзельгофтъ* употребляется для скрѣпленія *мачты* вмѣстѣ съ *стенгою*, когда надобно, чтобъ мачта была выше. Равно служитъ при *бушпритѣ*, для продолженія его или присоединенія къ нему *утлегеря*.

Эзельгофтъ на бизань-мачтѣ XII.
Cap of the mizen maſt.
Chouquet d'artimon.

Примѣчаніе. У мачтовыхъ эзельгофтовъ дѣлаются съ переди подставки, дабы оные нѣсколько облегчить отъ тяжести лежащей на нихъ, отъ присоединенныхъ къ нимъ веревокъ (такъ называемыхъ *стенгъ вынтрепы, топенанты,* и проч.).

Эзельгофтъ на бушпритѣ XIII.
Cap of the Bowſprit.
Chouquet de beaupres.

Обухи на эзельгофтѣ n.
Eye-bolt.
Cheville à oeillet.

Неподвижно утвержденныя въ *эзельгофтѣ* кольцы, служатъ для закладыванія за оныя принадлежащихъ *блоковъ*, или прикрѣпленія къ нимъ слѣдуемыхъ *снастей* (веревокъ).

Гротъ-стенга XIV.
Main top-mast.
Grand mât de hune.

Форъ-стенга XV.
Fore top-mast.
Petit mât de hune.

Второе частное дерево, котораго длина служитъ продолженіемъ нижняго дерева или *мачты* (II. и проч.). Каждая *стенга* дѣлается изъ одного цѣльнаго дерева и присоединяется къ *топу-мачты* посредствомъ *эзельгофта* (X. и проч.), *лонгъ-салинговъ* (V), и *шлагтова* (см: сл. ш.); на которомъ оная будучи *выстрѣ-*

Крюсъ-стенга XVI *лена* (выдвинута вверхъ) утверж- Чертежъ I.
Mizen top mast. дается.
Mat de perroquet de fougue.

Топъ у стенги о. Верхняя часть *стенги*, и оный есть тоже, что и у *мачтъ*.

Примѣчаніе: у Англичанъ топы стенгъ дѣлаются противу нашихъ фута на полтора длиннѣе, чрезъ что *брамъ-стенги*, (см: сіе слово) при постановленіи ихъ на *шлагтовы*, будучи (симъ разстояніемъ топа стенги) менѣе *выстрѣлины* (выдвинуты вверхъ); сверхъ своего *эзельгофта*, содѣлываются прочнѣе, для выдержанія напору вѣтра на парусъ, присоединяемой къ нимъ.

Шпоръ у стенги р. Нижняя часть *стенги* или комель ея (см: общія понятія 4).

Ахканты q. Заплечики или мѣсто подъ самымъ *топомъ* (о) *стенги* (XIV); они служатъ для поддерживанія *салинговъ* наложенныхъ на *топъ-стенги*.

Чикъ-блокъ r. Планка съ двумя *шкивами* одинъ надъ другимъ разположенными, прикрѣпляемая къ *топу стенги* (о) на каждомъ ея боку; *блоки* сіи присоединяются къ *стенгѣ* (XIV) тогда, когда ее проведутъ вверхъ сквозь *эзельгофтъ* (X) и налажатъ на нее весь принадлежащій къ ней *такелажъ* (смоленыя веревки); тогда къ верхнему краю *топа* у *стенги* подъ самымъ *брамъ-эзельгофтомъ* оные прикрѣпляютъ.

Чертежъ I. *Шкивныя диры* s. Диры сдѣланныя на *стенгѣ* (XIV) въ *осмигранной* и *шпорной* ея части, со вставленными въ нихъ *шкивами*; чрезъ которыя проходитъ веревка именуемая *стенгъ-вынтрепъ*; посредствомъ оной поднимаютъ *стенгу* вверьхъ, и опускаютъ въ низъ.

Шлагтовная дира t. Въ *шпорной* части *стенги* квадратная дира, со сторонъ, что поперегъ; въ оную закладывается *шлагтовъ* (четыреугольной желѣзной брусокъ), на которомъ стоитъ *стенга*.

Шлагтовъ t'.
The fid.
Clef de mât de hune

Четыреугольный брусокъ или закладка изъ желѣза или дерева сдѣланная, употребляемая для поддерживанія *стенги* (XIV) и проч: Когда *стенга* поднята на мѣсто, то оный вкладывается въ диру (t) сдѣланную въ *шпорѣ стенги*.

Примѣчаніе: *Шлагтовы* у *стенгъ* (XIV. XV. XVI.) бываютъ почти всегда желѣзные, а у *брамъ-стенгъ* и проч: деревянные; нѣкоторые полагаютъ удобнѣе дѣлать *шлагтовъ* изъ двухъ частей, родъ клиньевъ, какъ показано въ фигурѣ 2, что непосредственно облегчаетъ работу при спускѣ *стенги* на низъ; ибо немного приподнявъ *стенгу*, одинъ клинъ можно свободно вынуть, отъ чего и другой безъ затрудненія выходитъ; будучи же цѣлымъ брускомъ, должно его выколотками весь прогнать сквозь диру сдѣланную въ *шпорѣ стенги*.—Фиг. 3 показываетъ таковой же *шлагтовъ* употребляемый съ удобностію при *брамъ-стенгахъ* и *бомъ-брамъ-стенгахъ*. Дѣйствіе съ онымъ производится подобно первому въ фигурѣ 2 изображенному. *Шлагтовы* сіи будучи вложенными въ

(фиг. 2 и 3)

свои мѣста, закладываются легкими желѣзными чоками, дабы клинья оставались всегда въ одинаковомъ положеніи; при выниманіи же *шлагтова*, сначала вынимаютъ чоки, а потомъ и самый *шлагтовъ*.

Утлегерь XVII.
Jib boom.
Bâton de foc.

Второе частное дерево служащее продолженіемъ *бутприта* (I) присоединяется къ оному посредствомъ *эзельгофта*; (XIII) чрезъ которой выдвигается (или выстрѣливается) впередъ, веревкой называемой *утлегерь-фалъ*; когда оный выдвинутъ, то *шпоръ* его (см: сло. *ш*:) *найтовомъ* прихватывается къ *бушприту*. Утлегерь дѣлается всегда изъ одного дерева. Чертежъ I.

Примѣчаніе: На Англинскихъ военныхъ судахъ *утлегери* бываютъ весьма длинны, такъ, что нерѣдко оные на 74 пушечныхъ корабляхъ простираются до 52 футъ, и обыкновенно шпорная часть ихъ утверждается посрединѣ между крагами *фока таговъ*. Длинные *утлегеря* весьма нужны для таковыхъ судовъ, которыя худо слушаютъ переднихъ парусовъ; между тѣмъ на многихъ Англинскихъ военныхъ судахъ вмѣсто *найтова*, которымъ прихватывается *шпоръ утлегерь* къ *бушприту*, дѣлаютъ *шлагтовъ*; (см: сл: *ш*.) которой закладываютъ въ переди *краговъ фока-штага* (см: сіе слово), въ нарочно сдѣланную въ *шпорѣ утлегеря* диру; онымъ выдвинутый *утлегерь* удерживается въ настоящемъ своемъ положеніи.

Бомъ-утлегерь XVIII.
Teying boom.
Coute bâton de foc.

Третіе дерево къ продолженію *бушприта* (I), оный присоединяется къ *утлегерю* (XVII) посредствомъ *бугеля* (см: сл: *б*.) на передній конецъ *утлегера* на-

Чертежъ I.

ложеннаго, сквозь которой *выстрѣливается* (выдвигается) въ передъ; задній же конецъ *бомъ-утлегеря* продолжается по всему *утлегерю*, упираясь въ *эзельгофтъ бушприта* (XIII), подлѣ котораго онъ и *принайтовливается* (привязывается).

Мартенъ-гикъ XIX. Martin Gale.

Небольшой деревянной брусокъ отъ *эзельгофта бушприта* (XIII) въ низъ вертикально разположенный; оный служитъ для *снастей* (веревокъ) принадлежащихъ къ *утлегерю* (XVII) и *бомъ-утлегерю* (XVIII). *Мартенъ-гиковъ* дѣлаютъ у *эзельгофта* два, и тогда они между собою имѣютъ острый уголъ; ихъ прикрѣпляютъ къ *эзельгофту* желѣзными скобами, а между собою желѣзными крючьями; въ нижнемъ концѣ *Мартенъ-гика* дѣлаютъ двѣ диры (со вставленными *шкивами*) одна надъ другою разположенными, въ оныя проходятъ веревки именуемыя *нижній бакштогъ-утлегеря* и *нижній бакштогъ бомъ-утлегеря*

Чертежъ X. Фиг. 1.

Примѣчаніе: Мартенъ-гики при большой килевой качкѣ, удареніемъ своимъ объ воду обремѣняютъ нѣсколько *Бушпритъ*, что извѣстно на самомъ опытѣ (*); и потому

(*) Въ 1813 году во время стоянія на якорѣ Англинскихъ и Россійскихъ военныхъ судовъ (подъ командою Англ: Адмирала Юнга) у Флесингенскихъ банокъ, при посредственной *килевой качкѣ* на *фрегатахъ* отъ безпрестаннаго ударенія *мартенъ-гиковъ* объ воду, вышибало оные совсѣмъ изъ мѣста.

на многихъ Англинскихъ корабляхъ, и прочихъ военныхъ судахъ *мартенъ-гикъ* (XIX) дѣлаютъ на желѣзной петлѣ; одинакой (а не двойной), такъ что бы во время качки по убраніи (по опущеніи) *утлегеря* (XVII), можно было класть его вдоль нижней части *бушприта* (I). Петлю сію дѣлаютъ такимъ образомъ, чтобъ она позволяла *мартенъ-гику* отгибатся только назадъ по *бушприту* къ носу корабля, а въ передъ отъ *эзельгофта бушприта* удерживала бы его (желѣзнымъ въ петлѣ сдѣланнымъ заплечикомъ) вертикально, то есть: въ настоящемъ его положеніи. При таковомъ утвержденіи *мартенъ-гика*, проходящіе въ нижнемъ концѣ его *утлегеръ* и *болъ-утлегеръ бакштоги*, основываютъ слѣдующимъ образомъ: одинъ конецъ каждаго изъ сихъ *бакштаговъ* крѣпится на глухо за нижнію оконечность *мартенъ-гика*, другіе же ихъ концы проходятъ въ блоки на оконечностяхъ (или топу) *утлегеря* и *Болъ-утлегеря* привязанные, и обращаясь отъ оныхъ въ *шкивы* въ концѣ *мартенъ-гика* вставленные, тянутся на *бакѣ*; чрезъ что *мартенъ-гикъ* задерживающійся на петлѣ, непозволяющей ему болѣе до вертикальнаго положенія въ передъ обращатся, содержитъ всегда настоящее свое положеніе; но между тѣмъ, дабы облегчить нѣсколько сію петлю, то отъ нижняго конца *мартенъ-гика* берутъ особую *оттяжку* прямо на *бакъ*. И такъ ежели понадобится положить *мартенъ-гикъ* подъ *бутпритомъ*, то стоитъ только *раздернуть* (ослабить, освободить) *утлегеръ* и *болъ-утлегеръ бакштоги*, а на *бакѣ* (см: пл: А. а‴) тянуть оттяжку къ нижнему концу *мартенъ-гика* прикрѣпленную.

Чертежъ X. фиг. 1.

Составной шлагтовъ XX. Деревянный брусокъ сдѣланный изъ двухъ кусковъ дерева такимъ образомъ, какъ показано въ фигурѣ 2 и 3. Употребленіе его *при стенгахъ* (XIV. XV. XVI.) и проч. показано на стр: 59 въ примѣчаніи.

Чертежъ I.

Чертежъ I. Гротъ-салингъ XXI.

Форъ-салингъ XXII.

Крюсъ-салингъ XXIII.

Crofs-trees.

Barres de hune.

Составленные вмѣстѣ *лонгъ* и *краспицъ салинги* (V. VI.), но гораздо менѣе и тоньше тѣхъ, что кладутся на *марсы*; но вовсѣмъ подобны имъ. *Салинги* накладываются на *топы стенгъ* (XIV. XV. XVI.), служатъ для удержанія *брамъ-стенги* помощію *шлагтова* (t' и фиг. 3.) вкладываемаго въ четырехъ-угольную диру, сдѣланную въ *шпорѣ брамъ-стенги* (см: общ: понятія 4.) и концами своими лежащаго на *лонгъ-салингахъ*. *Салинги* необходимы для проходу *снастей* (веревокъ) именуемыхъ *брамъ-ванты*; для которыхъ въ концахъ *краспицевъ* дѣлаются диры. Главная польза отъ оныхъ есть та: что на *лонгъ-саленгахъ* его, утверждается *шпоръ брамъ-стенги*, а *краспицами* отводятся отъ *топу* ея *брамъ-ванты* подъ большимъ угломъ, для лучшаго поддерживанія оной; изображеніе *салинговъ* есть таковое какъ показываетъ (фиг: XXI.)

Чертежъ X. фиг. 2.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ судахъ употребляютъ нынѣ *салинги* таковые, какъ изображаетъ фигура 2, разница оныхъ отъ первыхъ есть та, что впереди между *лонгъ-салинговъ* укрѣпляется брусокъ (или краспица, безъ рожковъ); между симъ брускомъ и переднею *краспицею* утверждается *шпоръ брамъ-стенги*, а первымъ отверстіемъ между *краспицами* накладываютъ *салингъ* на *топъ-стенги* (XIV); между средней же и задней *краспицы* отверстіе остается упраздненнымъ; и въ случаѣ надобности,

служитъ удобствомъ для поднятія съ зади *брамъ-стенги* (XXVIII). На нѣкоторыхъ корабляхъ, а большею частію на мѣлкихъ судахъ, дѣлаютъ для отводу *снастей* (веревокъ) именуемыхъ *брамъ*, и *бомъ-брамъ-бакштаговъ* особые поворотные рожки, которые обращаются свободно посредствомъ небольшаго желѣзнаго болтика, на средней *краспицѣ салинга*, и имѣя внѣшній длинной съ выемкою конецъ, а внутренній нѣсколько короче. Рожки сіи для отвода *Бакштаговъ* поворачиваются по направленію ширины корабля, и тогда внутренній ихъ конецъ прихватывается найтовомъ къ средней *краспицѣ салинга*. Во время же стоянія на якорѣ, гдѣ дѣйствіе *брамъ-бакштаговъ* не бываетъ нужно, то тогда рожки сіи поворачиваются на корму (или назадъ), и могутъ служить отводами для *(снастей именуемыхъ) брамъ-фордуновъ*; при семъ случаѣ внутренній ихъ конецъ *принайтовливается найтовомъ* (см: сл: *н.*) къ передней *краспицѣ*. Можно рожки сіи утверждать инымъ образомъ: на задней (или средней) краспицѣ, пропуская сквозь сдѣланную въ нихъ диру заднюю *брамъ-ванту*, которая потомъ проходитъ въ диру на *краспицѣ* для ней опредѣленную; въ такомъ случаѣ рожокъ будетъ по ширинѣ и длинѣ корабля обращаться на *брамъ-вантѣ*; (чрезъ что и салингъ не ослабляется). Найтовъ же кладутъ въ первомъ случаѣ (т: е: для *брамъ-бакштаговъ*) на задней, а въ послѣднемъ *(для фордуновъ)* на средней или передней *краспицѣ*. Можно дѣлать оные и съ отложными скобками, въ томъ предположеніи, что ежели понадобится, то можно ихъ въ скорости снять и убрать. Рожки сіи во внѣшнихъ своихъ оконечностяхъ имѣютъ довольно большія выемки, куда заводятъ какъ *брамъ-бакштагъ*, такъ и *бомъ брамъ-бакштагъ*; но можно для перваго дѣлать близь означенной выемки особую круглую диру обитую внутри кожей. Сіи выше описанные отводные рожки весьма полезны бываютъ при спускѣ и подъемѣ *брамъ стенгъ*, и особенно въ то время, когда вѣтръ

Чертежъ X. фигура 2.

Чертежъ I. дуетъ съ боку; равно облегчаютъ они *брамъ-стенгу*, идучи въ *бейдевиндъ* (см. сіе слово).

Топъ гротъ-стенги XXIV.
Топъ форъ-стенги XXV.
Топъ крюсъ-стенги XXVI.

Показано выше сего на страницѣ 58 (о) и (см. общія понятія 4).

Подушка ú.

Не большой кусокъ дерева закругленный съ одной стороны, который по наложеніи *салинга* (XXI) на *топъ стенги*, прикрѣпляется къ каждому боку *стенги*, внизу ея *топа* (о), дабы сохранить *стенгъ-ванты* (см: сіе слово) отъ тренія объ *салингъ*.

БРАМЪ-ЭЗЕЛЬГОФТЪ XXVII.
Top gallant cap.
Chouquet de Perroquet.

Четырехъ-угольной продолговатый брусокъ имѣющій двѣ диры: одну четырехъ угольную, которою онъ накладывается на *топъ стенги* (о), а другую круглую, въ которую проходитъ *брамъ-стенга*; названіе свое имѣетъ съ приложеніемъ имени оной, какъ на примѣръ: *форъ-брамъ-эзельгофтъ* и проч. *Брамъ-эзельгофты* дѣлаются подобно нижнимъ на *топъ-мачты* накладываемымъ *эзельгофтамъ* (X и проч.), и служатъ для скрѣпленія *стенги* съ *брамъ-стенгою*, способствуя тѣмъ къ продолженію *мачты* вверхъ.

ГРОТЪ БРАМЪ-СТЕНГА XXVIII.

Третіе частное дерево, котораго длина служитъ продолженіемъ нижняго де-

Main top gallant mast.
Grand mât de perroquet.

рева или *стенги* (XIV.); вообще же онѣ подлежатъ къ продолженію *мачтъ* (II. III. IV.) вверьхъ. *Брамъ-стенги* присоединяются къ *топамъ* своихъ *стенгъ*, посредствомъ *брамъ-эзельгофта* (XXVII), *салинга* (XXI) и *брамъ-шлагтова*. (а') (см: стр: 59 и 63 примѣч:).

Чертежъ I.

Форъ брамъ-стенга XXIX.
Fore top gallant mast.
Petit mât de perroquet.

Крюсъ брамъ-стенга XXX.
Mizen top galant mast.
Mât de perruche.

Ахканты или плечико u.

Мѣсто подъ самымъ *флагштокомъ*, или *топомъ брамъ-стенги* (XXVIII).

Шпоръ-брамъ-стенги v.

Нижняя часть *брамъ-стенги*, а верхняя (буде оная не имѣетъ *флагштока*), называется *топомъ*, (см. общія понят. 4.)

Шлагтовная дира w.

Въ шпорной части *брамъ-стенги* четыре угольная дира со сторонъ, что поперегъ; въ оную закладывается *шлагтовъ* (t) (см: сл: *ш*.), на которомъ стоитъ *брамъ-стенга*.

Шкивная дира для брамъ-горденя, (или брамъ-вынтрепа) x.

Дира со вставленнымъ въ нее шкивомъ, сдѣланная на *брамъ-стенгъ* (XXVIII) въ шпорной ея части (v), въ оную проходитъ веревка именуемая *брамъ-гордень*, которая служитъ къ поднятію

Чертежъ I.

вверьхъ (къ *выстрѣливанію*) и опущенію на низъ *брамъ-стенги.*

Шкивная дира для брамъ-фала, (или драйрепа) у.

Дира со вставленнымъ въ нее *шкивомъ*, сдѣланная на *брамъ-стенгѣ* (XXVIII) въ верхней ея части, не много по ниже *топа*; въ оную проходитъ веревка именуемая *брамъ-фалъ*, которая служитъ, къ поднятію въ верхъ и опущенію на низъ *брамъ-реи* (см: сіе слово).

Гротъ-брамъ-салингъ XXXI.

Форъ-брамъ-салингъ XXXII.

Крюсъ-брамъ-салингъ XXXIII.

Top gallant crosstrees.

(De perroquet) Barres de hune.

Тоже самое, что *гротъ-салингъ* (XXI) и прочіе показанные на страницѣ 63; но только гораздо менѣе оныхъ. *Брамъ-салинги* накладываются на топы своихъ *брамъ-стенгъ* (XXVIII, XXIX, XXX); употребленіе и дѣйствіе ихъ есть таковое же при *бомъ-брамъ-стенгахъ*, какъ выше сказанныхъ *салинговъ*, при *брамъ-стенгахъ*.

Бомъ-брамъ-эзельгофтъ XXXIV

Royal cap.

Chuquet volant de perroquet.

Тоже, что и *брамъ-эзельгофтъ* (XXVII), но только тонѣе и менѣе его; имѣетъ двѣ диры четырехъ-угольную и круглую, первою накладывается на *топъ-брамъ-стенги* (XXVIII.), а вовторую проходитъ *бомъ-брамъ-стенга*; названіе свое имѣетъ съ приложеніемъ имени оной, какъ на примѣръ: *форъ-бомъ-брамъ-эзельгофтъ* и проч: сокращенно же называютъ оные: *бомъ-эзельгофты*; чрезъ нихъ присоединяется *бомъ-*

брамъ-стенга къ *брамъ-стенгѣ*, что служитъ продолженіемъ *брамъ-стенги*; вообще же составляетъ продолженіе *мачты* (III.) въ верьхъ. Чертежъ I.

Бомъ-брамъ-стенга XXXV. Top-gallant royal mast.

Четвертое частное дерево, котораго длина служитъ къ продолженію *брамъ-стенги* (XXVIII), вообще же подлежитъ къ продолженію *мачтъ* (II. III. IV). *Бомъ-брамъ-стенги* присоединяются къ *топамъ* своихъ *брамъ-стенгъ* (XXVIII и проч.), посредствомъ *бомъ-брамъ-эзельгофта* (XXXII), *брамъ-салинга* (XXXI), и *брамъ-шлагтова*. (см: стр: примѣч:)

Примѣчаніе. *Бомъ-брамъ-стенги* большею частію дѣлаются изъ одного дерева съ *брамъ-стенгою* (XXVIII), и тогда имѣютъ при себѣ одни наложенные *брамъ-салинги* (XXXI) на верхнее окончаніе *брамъ-стенги*, для основанія чрезъ нихъ веревокъ, именуемыхъ *бомъ-брамъ-ванты*; у сдѣланныхъ таковымъ образомъ, *бомъ-брамъ-эзельгофтовъ* (XXXIV) не бываетъ, и обыкновенно оканчиваются онѣ короткимъ *флагштокомъ*; каждая изъ *бомъ-брамъ-стенгъ* со всѣми ея принадлежностями называется съ прибавленіемъ имени той *брамъ-стенги*, при коей она находится, какъ на примѣръ: *форъ-бомъ-брамъ-стенга* и проч.

Гротъ брамъ-флагштокъ XXXVI

Форъ брамъ флагштокъ XXXVII.

Продолженіе вверьхъ *брамъ-стенгъ* (XXVIII) или *бомъ-брамъ-стенгъ* (XXXV); дѣлаются изъ одного съ ними дерева, и оными оканчивается высота *мачтъ* (II III IV). На иныхъ судахъ вовсе не имѣ-

Чертежъ I. **Крюсъ брамъ-флагштокъ XXXVIII** Ensgn staff ou the mast heads *Bâton de Commandement.* — юшъ *брамъ-флагштоковъ*, и у шаковыхъ вся высота мачтъ оканчивается *бомъ-брамъ-стенгою.*

Клотъ z. Acorn. *Pomme.* — На концахъ флагштоковъ (XXXVI и проч.) наложенные небольшіе сжатые шарики, съ вдѣланными въ сторонахъ ихъ малинькими шкивами, для продѣванія тонкихъ веревокъ именуемыхъ *сигнальный фалъ* и *вымпелъ фалъ* (см: чер: I. фиг. 1, и планъ B. 7.)

Примѣчаніе: Таковымъ образомъ располагаются всѣ вертикально стоящія при *мачтахъ* (II. III. IV.) деревья, оканчиваясь *брамъ-флагштоками*; на концѣ *гротоваго брамъ-флагштока* (XXXVI.), поднимается узкой длинной флагъ называемый *вымпелъ* Pendent *Flamme.* (см. пл. B. и D. 6'.) той націи, къ которой принадлежитъ судно; а на другихъ двухъ *брамъ-флагштокахъ* (XXXVII. XXXVIII), поднимаются короткіе узкіе флаги, называемые *короткіе вымпела* или *флюгера* The vane *Gironette* (планъ D. 6'), коими иногда означается имя судна, и къ которой дивизіи оное принадлежитъ (*). Въ заключеніе должно замѣтить, что кромѣ выше показанныхъ деревъ, на кормѣ каждаго линейнаго судна утверждается шестъ, называемый *кормовой флагштокъ* Staff, or flag-ftaff *Bâton ou mât de pavillon* (2), на ономъ поднимается *флагъ* (Планъ B.)

(*) Длиннаго *вымпела* никакое судно кромѣ военнаго имѣть не можетъ.

Ensing, flag,colurs; *Enseigne, Pavillon.* (4) той націи къ которой принадлежитъ судно; также у *эзельгофта бушприта* (XIII) утверждается небольшой шестъ называемый *гюйсъ штокъ* Jack-staff. *Bâton de pavillon de beaupré* (3); на ономъ поднимается узкой небольшой флагъ именуемый *гюйсъ* Jack. *Pavillon de beaupré* (5), оный всегда изображаетъ *Кейзеръ-флагъ.* На верхнюю оконечность *флигштока* и *гюйсъ-штока* накладываются небольшие *клоты* (z) со шкивами, для продѣванія *фаловъ* (тоненькихъ веревокъ), служащихъ къ подниманію и опусканію *флага* и *гюйса.* План В.

И такъ выше сего показаны *мачты* со всѣми принадлежащими къ продолженію ихъ вверьхъ деревьями; но какъ оныя *мачты* равно и продолжающіяся отъ нихъ деревья, имѣютъ при себѣ горизонтально (или поперегъ) разположенныя деревья, именуемыя *реи*; которые таковымъ же порядкомъ слѣдуютъ быть показаны.

О реяхъ.

Каждое дерево въ горизонтальномъ видѣ къ *мачтѣ* приложенное называется *реемъ* (*) Yard *Vergue.* Чертежъ II.

(*) *Реи* суть длинныя штуки сосноваго дерева, привѣшенныя къ *мачтамъ* или *бушприту* для присоединенія и растягиванія парусовъ.

Всѣ *реи* четыреугольныхъ парусовъ висятъ поперегъ *мачтъ* въ прямыхъ углахъ, выключая *лисель-реевъ*, которыя висятъ подъ оконечностями другихъ *реевъ.*

Реи латыней или *косыхъ парусовъ*, висятъ косвенно къ *мачтамъ.* *Реи* на кораблѣ всѣ поперегъ, кромѣ у *бизани.*

Реи служатъ къ тому, что бы привязывать къ нимъ *паруса*, чрезъ которые сообщается *мачтамъ* напоръ вѣтра, производящій по мѣрѣ своей движеніе корабля.

Каждый *рей* имѣетъ свои размѣренія и названіе; длина нижнихъ *реевъ* опредѣляется болѣе отъ ширины судна, а прочіе по ней или отъ таковой же ширины судна, свои размѣренія имѣютъ.

При нынѣшнемъ усовершенствованіи мореплаванія, въ вооруженіи корабля, находится великое число *реевъ* разныхъ величинъ, оные нужны для того, чтобъ имѣть много парусовъ въ различныхъ пространствахъ; что однакоже согласуется съ остойчивостію судна, дабы оно идучи подъ парусами, не было подвержено опаснымъ наклоненіямъ; и потому пространство парусовъ и возвышеніе центра ихъ должно быть соразмѣрно остойчивости. Сія остойчивость наиболѣе зависитъ отъ ширины судна и отъ обширности площади грузовой *ватерлиніи*, которая есть нѣкоторая доля произведенія ширины судна на его длину. По сему высота *мачтъ* (см: стр: 46) по которой опредѣляется возвышеніе центра парусности, должна быть пропорціональна ширинѣ судна; и чтобъ все пространство парусовъ было соразмѣрно площади грузовой ватерлиніи, то надлежитъ и ширину ихъ, то есть длину *реевъ* дѣлать пропорціональною длинѣ судна.

Всѣ *реи* кромѣ нижнихъ и *марса-реевъ* округлены цилиндрически, и утоняются отъ средины къ *нокамъ*; (къ концамъ) прочіе *реи* осмигранны на рединѣ, отъ которой къ концамъ уподобляются отрѣзку кона.

У первыхъ двухъ *мачтъ*, т: е: у *Фокъ* (II) и *Гротъ* (III) мачты, нижніе *реи* дѣлаются составными, они скрѣпляются *замками*, *болтами* и *бугилями*, подобно какъ *мачты*.

Составные *реи* дѣлаются изъ двухъ, трехъ и четырехъ штукъ, пріуготовленныя для *рея* штуки обдѣлываются слѣдующимъ образомъ: тѣ, которыя соединяются оконечнымъ замкомъ по срединѣ, имѣютъ сей замокъ и спуски отесаные прямо и не наискось на внутренней сторонѣ, по срединѣ оныхъ вдоль отбивается линія и отмѣривается шахматной замокъ въ два фута четыре дюйма, или въ два фута шесть дюймъ длиною, и одну треть діаметра въ ширину; концы же дѣлаютъ по наугольнику поперегъ и въ низъ къ бокамъ. Шахматные замки возвышаются на одинъ дюймъ съ четвертью у концовъ, и вынимаются мѣста до такой же глубины на другой сторонѣ отъ средины къ *ноку* (къ оконечности); потомъ другую половину поворачиваютъ на нее, кладутъ прямо и не наискось и прилаживаютъ какъ *мачты*; скрѣпляютъ *болтами* со сторонъ, что вдоль судна сквозь средину, въ конецъ каждаго замка; головки *болтовъ* заколачиваютъ отъ тонкой части оконечнаго замка и заклепываютъ ихъ на кольцѣ, а спуски прибиваютъ гвоздями. Потомъ *рей* шестнатцати-гранятъ, и округливаютъ отъ одной четверти на каждой сторонѣ средины до внѣшнихъ концовъ, кромѣ задней стороны, которую должно оставлять плоскою на двѣ четверти на каждой сторонѣ отъ средины. Сдѣлавъ оное, весь *рей* оструrиваютъ чисто и гладко, накладываютъ *бугели*, по одному *бугелю* на каждомъ концѣ оконечнаго замка, одинъ на срединѣ каждаго спуска, и по одному между каждаго *бол-*

ma. Потомъ кладутъ составной *фишъ* (длинная штука дерева) въ два дюйма толщиною, и тойже длины и ширины какъ плоская часть на задней сторонѣ *рея*; оный прилаживается чрезъ всѣ *бугели* и прибивается плотно гвоздями.

Въ *реяхъ* сдѣланныхъ изъ двухъ деревъ, каждое дерево отбивается столь долго, чтобъ послужило для оконечныхъ замковъ, кои на четыре фута далѣе первой четверти ближайшей къ срединѣ, что все составляетъ пять-осмыхъ частей длины рея, съ прибавкою четырехъ футъ; потомъ отбиваютъ посрединѣ прямую линію и положа вверьхъ отъ отруба четыре фута для спуска; оттуда одну-осьмую длины рея для средины, и столько же на другомъ боку для длины замка; отъ средины до конца раздѣляютъ на четыре четверти; ближняя часть къ срединѣ есть первая. Діаметры *рея* опредѣляются на срединѣ: у первой четверти по каждую сторону $\frac{30}{31}$ діаметра, что по срединѣ; во второй четверти $\frac{7}{8}$, въ третей четверти $\frac{7}{9}$; а у внѣшнихъ концевъ или ноковъ $\frac{3}{5}$. Такимъ образомъ реи отбиваютъ и обтесываютъ до показанной толщины, а потомъ *кантуютъ* (или поворачиваютъ) и отбиваютъ среднюю линію на одной изъ тѣхъ сторонъ, а средину и четверти четыре-гранятъ на оной отъ средней линіи на первой сторонѣ, и отмѣриваютъ тѣже діаметры что и прежде; потомъ отбиваютъ и дѣлаютъ перпендикулярно къ верхней сторонѣ. Оконечные замки отбиваютъ прямо, отъ каждой четверти ближе къ срединѣ, до одной четвертой части толщины у той четверти, которая ближе къ отрубу, и до трехъ четвертыхъ у четверти ближней къ срединѣ; а спуски почти до трехъ дюймъ у отруба. Та-

ковымъ образомъ *Грота* и *Фока реи*, дѣлаются только для большихъ кораблей.

Особый способъ дѣлать вышесказанные реи изъ двухъ деревъ.

Реи дѣлаемые изъ двухъ деревъ, когда соединены оконечными замками, самые крѣпкіе. Ихъ дѣлаютъ слѣдующимъ образомъ: два дерева потребной величины соединяютъ вмѣстѣ замками, такъ чтобъ діаметры ихъ были далѣе *фишей*. Недостатокъ діаметра наставляется долгими сосновыми *фишами*, толщиною отъ четырехъ до шести дюймъ, такъ какъ толщина *рея* потребуетъ, которыя и продолжаются на два фута въ длину съ каждаго конца, за продолговатый четыреугольникъ на задней сторонѣ, и каждая изъ нихъ довольной ширины для сдѣланія осми-гранника на внѣшней сторонѣ. Внутреннія поверхности фишей соединяются простыми замками, и сплачиваются плотно къ реямъ, и сіи замки простираются почти во всю длину. Ихъ отбиваютъ осмигранными, на одну четверть въ каждую сторону отъ средины; остатокъ округливаютъ, кромѣ задней стороны, которую оставляютъ граненою на двѣ четверти въ каждую сторону. По приуготвленіи заколачиваютъ *болты*, съ передней и задней стороны по перемѣнно между *бугелями*, которыя расположены какъ обыкновенно.

Примѣчаніе. Замѣтить должно, что *рей* былъ бы крѣпче, естьли бы *фиши* не соединяемы были замками на нѣко-

торое разстояніе отъ средины, поелику они причиняютъ разслабленіе оконечнымъ замкамъ главныхъ штукъ. Реи наставляемые въ длину у четвертей, имѣютъ свои оконечные замки обтесанные прямо и не наискось. Оконечной замокъ въ *ноковой* наставкѣ долженъ приходить плотно на языкъ что на *реѣ*, на которую онъ наколачивается, нажимается плотно и скрѣпляется тремя болтами, а концы сего замка прибиваются гвоздями. Потомъ *рей* округливаютъ и остругиваютъ гладко, наколачиваютъ на него четыре бугеля по одному на каждомъ концѣ, и два промежду ими въ равномъ разстояніи.

Нижніе *реи*, дѣлаемые для фрегатовъ и прочихъ судовъ изъ одного дерева, шестнадцати-гранятъ, и округливаютъ какъ прежніе.

Марса-реи (*), дѣлаются всегда изъ одного дерева,

(*) Каждая *мачта* (II. III. IV.) будучи продолжена вверьхъ, имѣетъ при себѣ не одну, но много различной величины *реевъ*, которые отъ *мачтъ* наименованіе свое получаютъ. Именно: *реи* собственно при *мачтахъ* находящіеся, называются *нижніе-реи* съ прибавленіемъ имени той *мачты*, при коей они находятся, какъ на примѣръ: при *Гротъ-мачтѣ* (III.) *Грота-рей* и проч. надъ нижними *реями* вверьхъ состоящіе *реи* при *стенгахъ* (XIV. XV. XVI.) именуются *марса реи* съ прибавленіемъ имени своей *стенги*, какъ на примѣръ: (при *форъ-стенгѣ* (XV.) *Форъ-марса-рей* и проч. надъ *марса-реями* вверьхъ находятся при *брамъ-стенгахъ* (XXVII. XXIX. XXX.) *реи* именуемые *брамъ-реи*, а при *бомъ-брамъ-стенгахъ* (XXXV). *бомъ-брамъ-реи* съ прибавленіемъ имени *брамъ-стенгъ*, при коихъ онѣ находятся; какъ на примѣръ: *гротъ-брамъ-рей*, *крюсъ-бомъ-брамъ-рей*; и проч. Кромѣ выше сказанныхъ есть *реи* съ особеннымъ названіемъ, какъ то: *блинда-рей*, *лисель-реи*, и проч. также продолженія отъ *реевъ* или

ихъ шестнадцати-гранятъ и округливаютъ; выстругавъ гладко и чисто отъ первой четверти по каждую сторону отъ средины къ внѣшнимъ концамъ; при оконечностяхъ коихъ дѣлаютъ шкивныя диры отъ верхней стороны на сквозь въ низъ, по длинѣ *рея*, для проходу въ оныя веревки именуемой *рифъ-тали шкенкель*.

Такъ называемые: *брамъ-реи, бомъ-брамъ-реи, бегинъ-рей, блинда-рей, лисель, и драверъ реи*, дѣлаются изъ одного дерева, ихъ обтесываютъ осмигранными, потомъ округливаютъ и остругиваютъ гладко отъ конца до конца чрезъ всю ихъ длину; оставляя грани по срединѣ *рея* почти на пятую часть ихъ длины.

Напослѣдокъ *гики, гафели, утлегери* и *лисель-шпирты* дѣлаются изъ одного дерева, задній конецъ у оныхъ бываетъ толще, а къ другому ихъ концу обстругиваются тонѣе, и обдѣлываютъ сообразно ихъ употребленію.

Такимъ образомъ руководствуясь правилами приуготовляются *реи* для линейныхъ судовъ, расположеніе же и наименованіе каждаго изъ оныхъ есть нижеслѣдующее.

Примѣчаніе. Вообще на всѣхъ судахъ *реи* опредѣляются пропорціонально ширинѣ судна; оные обдѣлываются подобно вышесказаннымъ и большею частію оставляютъ на срединѣ ихъ нѣсколько осмигранными, а къ концамъ острогиваютъ кругло, выключая нижніе *реи* на купеческихъ судахъ, у которыхъ оставляютъ на ихъ *нокахъ* четыре угольныя части для шкивныхъ диръ и *шпиртъ-бугелей*.

выстрѣлы отъ нихъ (см: общія понят. 4.) имѣютъ свое наименованіе: *лисель-шпирты*. Обо всемъ ономъ гдѣ слѣдуетъ будетъ показано.

Чертежъ II.

Названіе реевъ.

Грота-рей 1. Main yard. *Grande vergue.* Самой большой *рей* (называемый нижній *рей*) находится при *гротъ-мачтѣ* (III), виситъ подъ *гротъ марсомъ* (VII) и дѣлается изъ сложныхъ деревъ скрѣпленныхъ между собою *замками*, *болтами*, и *бугелями*; къ сему рею присоединяется самой большой парусъ.

Средніяпланки a. Планки прибиваемыя гвоздями на передней сторонѣ у нижнихъ *реевъ*, въ разстояніи на одинъ діаметръ рея по каждую сторону отъ средины его.

Стопъ планки b. Планки прибитыя къ передней и задней сторонѣ рея немного отступя отъ его *ноку* (*).

Примѣчаніе: Стопъ планки наколачиваются въ разныхъ мѣстахъ по *рею*, смотря по надобности; оныя служатъ удобствомъ, дабы наложенныя на *рей* веревки нескользили, и оставались бы въ опредѣленномъ ихъ положеніи. Планки сіи прибиваютъ и при окончаніи ноковъ, отъ оконечности внутрь *рея*, которыя и служатъ удержаніемъ наложеннаго на *нокъ-рея такелажа*; въ про-

(*) У всѣхъ *реевъ* состоящихъ при *мачтахъ* горизонтально, внѣшніе края называются *ноки*, равно какъ и самые ихъ оконечности; въ прочемъ разумѣть должно, что *нокъ* у каждаго *рея* имѣетъ опредѣленное свое (отъ оконечности внутрь рея) пространство, какъ напримѣръ; у *грота-рея* (1) на оба его нока берется $\frac{1}{10}$ всей его длины, у *фока-реи* (5) $\frac{1}{9}$ его длины и проч.

чемъ на малыхъ реяхъ при обдѣлываніи оныхъ изъ цѣльнаго дерева, оставляютъ въ семъ мѣстѣ заплечики называемые щоки, которыми и удерживается наложенный на *нокъ-рея такелажъ*. Чертежъ II.

Шпиртъ-бугели с.
The studding-fuil boom-irons.
Cercles des boute-hors des bonnettes.

Желѣзные бугели (для *лисель-шпиртовъ*) прикрѣпленные къ *рею*, съ обѣихъ его концовъ, одинъ на самой оконечности, со вставленнымъ въ немъ *роульсомъ* (кашкомъ); а другой приколачивается не много отступя отъ третей четверти во внутрь рея, и откладывается на шалнерѣ; первой изъ нихъ называется передній, а второй задній *бугель лисель-шпирта*; ибо сквозь оные *бугели* *выстрѣливаются* (выдвигаются) особеннаго роду при реяхъ находящіяся деревья, называемыя *лисель-шпирты*, оныя служатъ къ увеличиванію рея на обѣ его стороны.

Гротъ-марса-рей. 2.
Main topsail yard.
Verque de grand hunier.

Надъ *Грота-реемъ* (1) выше *топъ мачты* (III) присоединенный къ *стенгѣ рей*; оный дѣлается изъ одного цѣльнаго дерева, и подобно первому наколачиваются на немъ планки, въ надлежащемъ мѣстѣ, а на *ноки* накладываются *шпиртъ-бугели*, для выстрѣливанія сквозь оные *марсовыхъ лисель-шпиртовъ*, и для увеличиванія *марса рея* на обѣ его стороны. Къ сему *рею* присоединяемый парусъ называется *марсель*.

Чертежъ II. *Примѣчаніе*: На *марса-реяхъ шпиртъ-бугели* обыкновенно дѣлаются со шпиртовымъ кольцомъ, и *обухъ* съ *ершомъ* вколачивается въ средину ихъ концовъ параллельно оси *рея*, и желѣзной бугель впускается во всю свою толщину и прибивается гвоздями, чтобъ не дать *покурея* расколоться. У Англичанъ на *марса-реяхъ* задніе *шпиртъ-бугели* дѣлаются желѣзные, подобно какъ на нижнихъ реяхъ, и прибиваются въ опредѣленномъ мѣстѣ; въ нашемъ же флотѣ вмѣсто заднихъ бугелей, *марсовые-лисель-шпирты прихватываются* (привязываются наскорѣ) *найтовомъ*, къ *марса рею*.

Гротъ-брамъ-рей 3
Main topgallant yard.
Verqu de grand perroquet.

Надъ *марса-реемъ* (2) выше *салинга* присоединенной къ *брамъ-стенгѣ рей*; дѣлается изъ одного дерева, имѣетъ на нокахъ своихъ въ опредѣленномъ мѣстѣ сдѣланныя щоки или наколоченныя планки, которыя прибиваются также и на срединѣ (см: стр. 77 примѣч.). На оконечность же сего *рея* накладываются *бугели* также и *обухи* съ *ершами*, вколачиваются въ средину ихъ концовъ параллельно оси рея. Къ *брамъ-рею* присоединяемый парусъ называется *брамсель*.

Гротъ-бомъ-брамъ-рей 4.
Main-Royal yard.
Verque de grand perroquet valan.

Надъ *брамъ-реемъ* (3) выше *брамъ-салинга* присоединенный къ *бомъ-брамъ-стенгѣ рей*; дѣлается изъ одного дерева, и есть самый верхній *рей*, къ нему присоединяемый парусъ, называется *бомъ-брамсель*.

Примѣчаніе: Изъ вышепоказаннаго замѣтить должно, что *гротъ мачта* (III) имѣетъ при себѣ четыре главныхъ рея, одинъ надъ другимъ расположенные; такимъ образомъ и прочія *мачты* содержатъ при себѣ по четыре главныхъ *рея* подобно первымъ; которые также наименованіе свое имѣютъ отъ *мачтъ* и отъ прочихъ присоединенныхъ къ нимъ деревьевъ, при коихъ онѣ находятся; но размѣреніемъ своимъ на *гротъ-мачтѣ* (III) самые большіе, на *фокъ-мачтѣ* (II) средніе, а на *бизань-мачтѣ* (IV) самые малые, въ пропорціи одна къ другой *Реи*. Чертежъ II.

Фока-рей 5.
Fore-yard.
Vergue de misain

Нижній рей при *фокъ-мачтѣ* (II) виситъ подъ *форъ марсомъ* (VIII), дѣлается изъ сложныхъ деревъ, скрѣпленныхъ между собою *замками, болтами* и *бугелями*; впрочемъ во всемъ подобенъ и имѣетъ тѣже принадлежности, что *грота-рей* (1), но размѣреніемъ немного менѣе его. *Фока-рей* есть главный рей на *фокъ-мачтѣ*.

Форъ-марса-рей 6.
Fore topsail yard.
Vergue du petit hunier.

Форъ-брамъ-рей 7.
Fore topgallant yard.
Vergu de petit perroquet.

Форъ-бомъ-брамъ рей 8.
Fore royal yard.
Vergue de petit perroquet volant.

Реи при продолжающихся въ верьхъ отъ *фокъ-мачты* (II) деревьяхъ, расположенные такимъ же образомъ какъ *реи* (2. 3. 4.) при *гротъ-мачтѣ* (III) состоящіе, дѣлаются изъ одного дерева и имѣютъ при себѣ всѣ принадлежности подобныя первымъ, но размѣреніемъ своимъ нѣсколько короче оныхъ.

Чертежъ II. **Бизань рей 9°.** Mizen yard. *Vergue d'artimon.*

Большой *рей* при *бизань-мачтѣ* (IV) виситъ подъ *крюсъ-марсомъ* (IX) вдоль корабля; размѣреніемъ своимъ $\frac{1}{6}$ ю частью менѣе *грота-рея* (1), дѣлается изъ одного дерева, ко внѣшнему концу спускается тонѣе, а нижній конецъ отпиливается перпендикулярно къ оси *рея*. Разстояніе у сего *рея*, отъ внѣшняго конца до *бизань мачты* составляетъ большую половину всего *рея*, и называется *бизань-рю*. Парусъ присоединяемый къ сему *рею* называется *бизань*; но какъ нынѣ нашли удобнѣе присоединять *бизань* къ *гафелю*, то *бизань-рей* вовсе вышелъ изъ употребленія.

Бегенъ-рей 9. The crofs-jack yard *Vergue sech; vergue barre, ou vergue de fouge.*

Нижній *рей* на *бизань-мачтѣ* (IV) виситъ подъ *крюсъ-марсомъ* (IX), дѣлается изъ одного цѣльнаго дерева, размѣреніемъ своимъ почти равенъ *гротъ-марса-рею* (2). *Бегенъ-рей* не имѣетъ при себѣ никакого паруса.

Крюсель-рей 10. Mizen topsail yard. *Vergue de perroquet fougue.*

Крюсъ-брамъ-рей 11. Mizen topgallant yard. *Vergue de Perroquet*

Реи при продолжающихся въ верьхъ отъ *бизань-мачты* (IV) деревьяхъ, расположенные такимъ же образомъ, какъ и на прочихъ мачтахъ (II. III:) дѣлаются изъ одного дерева; *крюсель-рей* равенъ *гротъ-брамъ-рею* (3), а прочіе два

Крюсъ-бомъ-брамъ-рей 12. Mizen royal yard. *Vergue de petit perroquet volan.*

(12 и 13) менѣе его и пропорціонально уменьшены одинъ противу другаго.

Чертежъ II.

Блинда рей 13. The sprit-sail yard *Vergue de civadière*

Симъ именемъ называется присоединенный *рей* къ *бушприту* (I), оный виситъ горизонтально подъ *бушпритомъ* немного ниже его *эзельгофта* (XIII); служитъ болѣе для *снастей* идущихъ отъ *утлегеря* (XVII) и *бомъ-утлегеря* (XVIII), дѣлается изъ одного дерева и размѣреніемъ своимъ почти равенъ *форъ-марса-рею* (6); присоединяемый къ нему парусъ называется *блиндъ*.

Примѣчаніе: Выше *блинда-рея* (13) на *бушпритѣ* былъ рей присоединенный къ *утлегерю* (XVII), оный назывался *бомъ-блинда-рей*. The sprit topsail yard *La vergue de Contre-civadière.* Сей *рей* найденъ вовсе безполезнымъ, почему и выключенъ совсѣмъ изъ употребленія. У Англичанъ на нѣкоторыхъ мѣлкихъ судахъ *блинда рей* имѣютъ съ верьхъ *бушприта*; сіе дѣлаютъ для того, дабы при сильной килевой качкѣ удобнѣе можно было поворотить его вдоль *бушприта*, и чрезъ то избавить удареній его объ воду и тѣмъ облегчить *Бушпритъ*.

Гикъ 14. Main boom. *Gui.*

Отъ *бизань-мачты* (IV) прямое дерево, лежащее вдоль судна немного некасаясь *гака борда* (самая верхняя часть кормы).

Чертежъ II. *Примѣчаніе:* Гики имѣютъ свои діаметры, отмѣренные отъ прямой линіи, отбитой вдоль посрединѣ, какъ у *марсарея*. Данный діаметръ въ таблицѣ размѣровъ отмѣриваютъ на срединѣ у первой четверти, на каждомъ боку $\frac{40}{41}$ частей діаметра посрединѣ, у второй $\frac{11}{12}$, у третей $\frac{5}{6}$; а у концовъ $\frac{2}{3}$ того діаметра. Потомъ ихъ отбиваютъ до показанной толщины, обтесываютъ и выстругиваютъ гладко.

Внутренній конецъ обыкновенно дѣлаютъ съ *усами* или *лапою* изъ дубоваго дерева; сіи *лапы* обнимаютъ половину діаметра *мачты*. Внутренняя часть есть $\frac{1}{4}$ того, что остается на каждой сторонѣ, и оттуда спускается ровнымъ уступомъ до толщины внутренняго конца *гика*, съ которымъ она соединяется оконечнымъ замкомъ съ языкомъ въ два фута длиною, обтесывается въ концѣ *гика*, округливается, и потомъ прикрѣпляется *болтами*, *бугелями* и гвоздями у концовъ. Одна или двѣ диры проверчиваются сквозь средину каждой *лапы*, въ направленіи вдоль судна для *раксовъ* (см: сл: *р.*), которыя присоединяютъ *гикъ* къ *мачтѣ*; внутренность же у *лапъ* обиваютъ кожею.

Вколачиваютъ *обухъ* сквозь средину отъ верхней стороны между выемками и оконечнаго замка, и заклепываютъ на кольцѣ подъ низомъ, для закрѣпленія парусснаго *галса*. На внѣшнемъ же концѣ *гика* внутри продалбливаютъ *шкивную-диру*, для *шкота*; а на самой конецъ накладываютъ *бугель* и вколачиваютъ *обухъ* съ *ершомъ* въ средину конца параллельно его оси.

Иногда на внутреннемъ концѣ *гика* вмѣсто лапы дѣлаютъ желѣзное ушко прикрѣпленное къ *гику болтами* и *бугелями*, и прибитое гвоздями по концамъ. Ушко сіе накладывается на крюкъ утвержденный въ *бугелѣ* вокругъ *мачты*. На малыхъ же судахъ дѣлаютъ обратно т: е: параллельно оси *гика* вколачиваютъ *крюкъ* и закладываютъ оный въ ушко утвержденное въ *бугелѣ* вокругъ *мачты* взяпомъ, и конецъ крюка закладываютъ

чекою или завязываюшъ *каболкою* сквозь диру, сдѣланную въ концѣ крюка, чтобъ онъ не выскочилъ. Чертежъ II.

По обѣимъ сторонамъ *гика* прибиваются по удобности въ разныхъ мѣстахъ планки со шкивами, служащія для перенесенія *шкота* во время уменьшенія паруса при *бизань-мачтѣ* и *гикѣ* состоящаго; а иныя планки служатъ удобствомъ для проходу веревокъ именуемыхъ *гика-топенанты*.

Гафель 15. Gaff. *Pic vergue à corne.* Съ зади *бизань-мачты* подъ угломъ къ ней находящееся дерево, или короткой шестъ выдавшійся отъ оной *мачты*; служитъ для присоединенія къ нему и къ *мачтѣ* паруса *бизани*, также и *контра-бизани*.

Примѣчаніе: У *гафелей* діаметры отмѣриваютъ отъ прямой линіи отбитой вдоль средины, и длины ихъ полагаютъ отступя 18 дюймовъ въ верьхъ отъ толстаго конца; отъ онаго же отмѣриваютъ 4 фута, для оконечнаго замка на *лапу*, гдѣ и кладутъ данный діаметръ изъ таблицы размѣровъ; отъ коего длину его раздѣляютъ на четыре четверти; отмѣривъ $\frac{40}{41}$ частей даннаго діаметра у первой четверти; $\frac{11}{12}$ у второй, $\frac{4}{5}$ у третей, и $\frac{5}{9}$ у внѣшняго конца. Потомъ ихъ отбиваютъ до оной толщины, округливаютъ и остругиваютъ гладко. *Лапы* дѣлаютъ и оканчиваютъ подобно *гиковымъ*; но какъ *гафели* должны *отопиваться* (возвышатся) столь много выше горизонтальнаго положенія, то и *лапы* ихъ имѣютъ выемку отложе чѣмъ у *гафелей*. На внутренней ихъ части также вколачиваютъ *обухъ* съ верьху на сквозь, и заклепываютъ его подъ низомъ, для веревки именуемой *гафель-гордель*, а другой *обухъ* вколачиваютъ съ нижней стороны для *нокъ-бензеля* и *гафель-нирала*. (см: сло: *б.* и *н.*) На внѣшній конецъ накладывается *бугель* и вколачивается *обухъ* въ средину параллельно *гафельной* оси, а по бокамъ прибиваются отступя отъ кон-

Чертежъ II. ца его на діаметръ *стопъ-планки*; оныя служатъ удобствомъ, дабы наложенныя на *нокъ-гафеля* веревки не скользили, и оставались бы въ одинаковомъ положеніи.

Драйверъ-шпиртъ 16'. Driwer-boom. *Vergu de Tangon de paille-en-cul.*

Симъ именемъ называется *рей*, которой лежитъ подлѣ самаго *гака-борту* поперегъ кормы на *бордѣ* корабля; оный дѣлается изъ одного дерева, размѣреніемъ своимъ равенъ *гротъ-марса-рею*. Служитъ для *шкотовъ паруса* называемаго *драйверъ*; *шкоты* сіи проходятъ въ нарочно сдѣланныя для нихъ диры со *шкивами* на каждомъ концѣ сего *рея*; какъ *парусъ*, такъ и *рей* нынѣ вышли вовсе изъ употребленія.

Драйверъ-рей 17'. Driver-yard. *Vergu de paille-en-cal.*

Симъ именемъ называется *рей* служащій для привязыванія къ нему *паруса* называемаго *драйверъ*; оный размѣреніемъ своимъ въ половину менѣе *драйверъ-шпирта* (16') и дѣлается всегда изъ одного дерева подобно *брамъ-рею* (3). Во время распущенія присоединеннаго къ нему *паруса*, поднимается оный *рей фаломъ* къ *нocy гафеля* (15); но нынѣ какъ выше сказано, *парусъ* и *рей* его вышли изъ употребленія.

Лисель-шпиртъ 16. Studding-sail booms.

Прямое дерево присоединенное къ нижнему *рею* посредствомъ *бугелей*, чрезъ которые оно *выстрѣливается* (выдвигается) отъ *нижняго-рея* въ бокъ

Bout-dehors de Bonnettes.

и служитъ удобствомъ къ присоединенію чрезъ его со сторонъ корабля *парусовъ* называемыхъ *лисели. Лисель-шпиртъ* дѣлается изъ одного дерева, внутренній конецъ его оставляютъ толще, а ко внѣшнему спускаютъ не много тонѣе настоящаго діаметра; длиною равняется половинѣ своего рея, а толщина $\frac{1}{60}$ длины.

Чертежъ II.

Примѣчаніе. У нижнихъ реевъ, то есть у *фока* и *грота рея*, съ обѣихъ концовъ ихъ присоединенные чрезъ *бугеля лисель шпирты*, названіе свое имѣютъ съ приложеніемъ имени *рея*, при коемъ онѣ находятся, какъ напримѣръ: *лисель-шпиртъ гротовой*, и *лисель-шпиртъ фоковой.*

Къ *марса-реямъ* (2. 6.) такимъ же образомъ посредствомъ *бугелей* присоединяются, и чрезъ оные выстрѣливаются *марсовые-лисель шпирты*, которые дѣлаются подобно первымъ, но размѣреніемъ своимъ гораздо менѣе и тоньше ихъ, и есть пропорціональны своимъ *реямъ*. Они служатъ къ присоединенію со сторонъ корабля парусовъ, называемыхъ *брамъ-лисели*. На иныхъ судахъ и на *брамъ-реяхъ* (3. 7.) дѣлаютъ *лисель-шпирты* для присоединенія *парусовъ* называемыхъ *бомъ-брамъ-лисели.*

Лисель-шпирты находясь при своихъ *реяхъ* лежатъ такимъ образомъ, что внѣшній ихъ конецъ бываетъ выдвинутъ за передній *шпиртъ-бугель* (стр. 78. с.) на $\frac{1}{5}$ часть длины *лисель-шпирта*, а задній конецъ *прихватывается* къ *рею*; когда же понадобится оные *выстрѣлить* (выдвинуть), то нижніе *лисель-шпирты* выстрѣливаются посредствомъ *хватъ-талей* (ручные легкіе тали); а верхніе помощію длинныхъ *штертовъ* (длинныхъ концовъ); что всегда производится *марсовыми* (то есть людьми находящимися на марсѣ (VII).)

Чертежъ II. *Лисель-рей* 17. Studding-sail-yard. *Vergue de bonnettes.* Небольшой *реекъ* менѣе всѣхъ прочихъ выше показанныхъ *реевъ*; къ оному привязывается *парусъ* именуемый *лисель*. Величина *лисель-рея* есть $\frac{4}{7}$ части своего *лисель-шпирта*.

Примѣчаніе. Лисель-реи названіе свое получаютъ отъ *лиселей*, при которыхъ они находятся, какъ то: у нижнихъ лиселей т: е: у *ундеръ-лиселей*, *рей* называется *ундеръ-лисель-рей* (17), у среднихъ лиселей *болъ-лисель-рей* (17'), а у верхнихъ лиселей *брамъ-лисель-рей* (17''); которые вообще всѣ какъ выше было сказано, пропорціональны своимъ *лисель-шпиртамъ*.

Чертежъ X. фигура 4. Кромѣ сихъ *лисель-реевъ*, почти на всѣхъ Англинскихъ корабляхъ дѣлается отъ *борду* корабля *выстрѣлъ*, называемый *нижній-рей* для *ундеръ-лиселя*; длина онаго на $74^{xъ}$ пушеч: корабляхъ бываетъ до 53 футъ, толщина же соразмѣрна къ длинѣ, и къ концамъ постепенно утончена. Сей *нижній рей ундеръ-лиселя* присоединяется къ борду корабля посредствомъ *гака* (a) утвержденнаго въ одномъ его концѣ, которымъ закладывается за *обухъ* (b) съ шейкою (p) около фута длины имѣющей; таковая длина шейки у *обуха* дѣлается для того, чтобъ рей въ случаѣ надобности ложился плотно по борду. Упомянутой же *обухъ* (b) обыкновенно вколачивается въ бордѣ корабля между деками позади первой отъ носу *фоковой вантъ путены*, для утвержденія его по причинѣ длинной шейки, нарочно вмѣстѣ съ нимъ откавывается желѣзная подпорка (d), поддерживающая съ низу шейку, идучи отъ оной концемъ своимъ прикрѣпляется болтомъ къ борду. Другой конецъ сего *выстрѣла* удерживается *топенантомъ*, называемымъ *выстрѣлъ-топенантъ* (e), которой будучи наложеннымъ на самой конецъ сего *рея*, идетъ вверьхъ по зади *фока-рея* (5) на *форъ-марсъ* (VIII) или на *форъ салингъ* (XXII). Иногда отъ конца до половины рея привязываютъ небольшой *штертъ*

(f. g.) съ *коушемъ*, и къ оному прикрѣпляютъ *выстрѣлъ-топенантъ*. Ежели понадобится *выстрѣлъ* сей обращать къ носу или къ кормѣ, то для сего берется особенной длинной конецъ (h. к. l.) срединою своею наложенный *выблиноштымъ узломъ* на внѣшній конецъ выстрѣла; передняя половина конца сего (h к) идетъ въ *коушъ* на *блинда-реѣ* прикрѣпленный, и отъ онаго въ блокъ къ *эзельгофту бушприта* привязанный, продолжается на *бакъ*, гдѣ и тянется. Задняя же половина сего конца (к l) проходя въ *шкивъ* въ *клампѣ для бурундука* вставленный, тянется и крѣпится на *верхней палубѣ*. Когда дѣйствіе *выстрѣла* сего не нужно, то для уборки его вытягиваютъ задній конецъ (k l), и тѣмъ приведя оный къ *борду* привязываютъ *найтовомъ* за одинъ изъ обуховъ для *трапа* вколоченный. Польза отъ сего выстрѣла есть двоякая: 1я подъ парусами оный способствуетъ и облегчаетъ средство къ постановленію паруса *ундеръ-лиселя*, коего *шкотъ* и *галсъ* проходятъ въ блоки (m и n) по концамъ сего *выстрѣла* привязанные, отъ коихъ восходятъ на корабль, гдѣ и тянутся; въ прочемъ обыкновенное постановленіе сего паруса, а наипаче уборка его при нашедшемъ вдругъ вѣтрѣ очень затруднительна; что при показанномъ способѣ совершенно облегчается; 2я во время стоянія на якорѣ, *выстрѣлъ* сей удерживается вмѣсто *Ахтертова* вышеупомянутымъ концомъ (h. k. l.), и служитъ въ приличномъ положеніи для привязыванія гребныхъ у *борда* стоящихъ судовъ; на таковой случай въ разныхъ мѣстахъ длины сего *выстрѣла* привязываются на особыхъ *штертахъ* (концахъ) два или три деревянныхъ поплавка (o). Сіе необходимо нужно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ есть сильное теченіе; ибо часто случается, что гребное судно не успѣвъ ухватиться за *Ахтертовъ* бываетъ быстротою теченія проносимо, между тѣмъ съ поплавками имѣетъ удобство, за то или другое задержаться.

Чертежъ X. фигура 4.

Такимъ образомъ всѣ *мачты* и *реи* принадлежащіе къ кораблю показаны; относительно же пропорціи употребляемой въ нашемъ флотѣ, въ *Опытѣ Морской Практики* въ § 113 изображено слѣдующимъ образомъ:

Полу-сумма длины и ширины корабля, или $2\frac{1}{2}$ ширины его даютъ длину *гротъ-мачты* (III) съ *топомъ*, на которой берется $\frac{1}{9}$ длины *мачты*.

II. *Фокъ-мачта* $\frac{1}{8}$ или $\frac{1}{9}$ короче *гротъ-мачты*.

IV. *Бизань-мачта* $\frac{1}{6}$ или $\frac{1}{7}$ короче *гротъ-мачты*.

I. *Бушпритъ* равенъ $1\frac{1}{2}$ ширины корабля.

XIV. *Гротъ-стенга* равна $1\frac{1}{2}$ ширины корабля.

XV. *Форъ-стенга* $\frac{1}{9}$ короче *гротъ-стенги*.

XVI. *Крюсъ-стенга* $\frac{1}{3}$ короче *гротъ-стенги*.

XVII. *Утлегерь* равенъ $\frac{2}{3}$ длины *Бушприта*.

XXVIII. XXIX. XXX. *Брамъ-стенги* безъ *флагштоковъ* въ половину короче нижнихъ своихъ *стенгъ*; или точнѣе каждая *брамъ-стенга* $\frac{4}{9}$ своей *стенги*, а на длину *флагштока* берется $\frac{4}{5}$ сей длины *брамъ-стенги*.

Половина длины корабля или двѣ ширины его, составляютъ длину *грота-рея* (1) безъ *ноковъ*, а на оба *нока* берется $\frac{1}{10}$ длины *рея*.

5. *Фока-рей* $\frac{1}{9}$ короче *грота-рея*.

9°. *Бизань-рей* $\frac{1}{6}$ короче *грота-рея*.

2. 6. *Марса-реи* равняются $\frac{5}{7}$ нижнихъ своихъ реевъ.

4. 7. 11. *Брамъ реи* $\frac{1}{3}$ короче *марса-реевъ*.

5. 8. 12. *Бомъ-брамъ-реи* $\frac{1}{3}$ или $\frac{1}{2}$ короче *брамъ-реевъ*.

9. *Бегинъ-рей* равенъ *гротъ-марса-рею* (2).

10. *Крюсель-рей* (*) равенъ *гротъ-брамъ-рею* (4).

13. *Блинда рей* равенъ *форъ-марса-рею* (6).

(*) Настоящее наименованіе прибавляемаго слова есть *крюйсель*; но вошло въ употребленіе называть сокращенно *крюсель*, какъ на примѣръ *крюсель-шкотъ*, *крюсъ-брамъ-стенга* и пр.

Бомъ-блинда-рей равенъ *форъ-брамъ-рею* (7).

16. *Драйверъ-шпиртъ* равенъ *гротъ-марса-рею* (2).

17. *Драйверъ-рей* въ половину короче *драйверъ-шпирта* (16).

18. *Лисель-шпирты* равны $\frac{1}{2}$ своихъ реевъ.

Одна тридцать шестая доля длины *мачты* или *стенги* или $\frac{1}{3}$ сея длины въ футахъ, показуетъ въ дюймахъ самой большой діаметръ, которой *мачта* имѣетъ противъ нижней палубы, а *стенга* у вершины мачтоваго *топа*; двѣ трети сего діаметра даютъ самый меньшій діаметръ въ *топѣ*.

Самый большій діаметръ *бушприта* (I) соотвѣтствующій *недгедцамъ*, есть $\frac{1}{24}$ часть длины его, или половина сея длины въ футахъ даетъ оный діаметръ въ дюймахъ; малый же діаметръ *бушприта*, равенъ половинѣ большаго.

Толщина *утлегеря* (XVII,) въ нижнемъ концѣ ищется отъ длины его, также какъ и стенги, а малый его діаметръ есть $\frac{4}{5}$ большаго.

Толщина *грота* (1) и *фока* (5) *реевъ* по срединѣ, измѣряемая также по діаметру, есть $\frac{1}{48}$ длины ихъ, или взятая въ дюймахъ $\frac{1}{4}$ длины въ футахъ; а *ноки* $\frac{1}{5}$ тоньше средины.

Толщина *марса-реевъ* (2. 6.) по срединѣ есть $\frac{1}{54}$ его длины, или взятая въ дюймахъ $\frac{2}{9}$ длины въ футахъ. Наконецъ толщина *бизань-рея*, *брамъ-реевъ*, *бомъ-брамъ-реевъ*, *драйверъ-реевъ* и *лисель-шпиртовъ* равна $\frac{1}{60}$ длины ихъ, или сія толщина въ дюймахъ есть $\frac{1}{5}$ длины въ футахъ.

Показавъ пропорціи на опредѣленіе длины *мачтъ* и проч. употребляемыя въ нашемъ флотѣ, не безполезнымъ почитаю приложить здѣсь пропорціи и таблицу размѣровъ употребляемыхъ въ Англинскомъ флотѣ.

Пропорціи мачтъ и прочаго употребляемыя въ Англинскомъ военномъ флотѣ.

Длина *нижняго-дека* и крайняя ширина сложенныя вмѣстѣ, и раздѣленные на два, даютъ длину *гротъ-мачты.*

Длина *нижняго дека* 74^{хъ} пушечнаго корабля, есть 176 футъ. Крайняя ширина 48 футъ 8 дюймъ; сложенныя вмѣстѣ составляютъ 224 фута 8 дюймъ; раздѣливъ оное на два будетъ 112 футъ 4 дюйма, есть длина *гротъ-мачты*; которую опредѣливъ, получишъ для другихъ *мачтъ, реевъ* и проч. слѣдующія пропорціи.

Фокъ-мачта $\frac{8}{9}$ *гротъ-мачты.*

Бизань-мачта $\frac{6}{7}$^{хъ} *гротъ-мачты.*

На *Шлюпахъ, бизань-мачта* $\frac{3}{4}$ *гротъ-мачты.*

Гротъ-стенга, $\frac{3}{5}$ *гротъ-мачты.*

Форъ-стенга $\frac{8}{9}$ *гротъ-стенги.*

Крюйсъ-стенга $\frac{3}{4}$ *гротъ-стенги.*

У шлюповъ крюйсъ-стенга $\frac{5}{7}$ *гротъ-стенги.*

Брамъ-стенга, $\frac{1}{2}$ длины *стенги.*

Бушприты 80^{ти} кораблей и выше $\frac{7}{11}$ *гротъ-мачты.*

Бушприты 74^{ти} кораблей и ниже $\frac{3}{5}$ ихъ *гротъ-мачты.*

Діаметры по пропорціи къ длинѣ суть слѣдующіе.

Въ Англинскомъ флотѣ опредѣляемые діаметры *мачтъ* и *бушприта,* показаны были выше сего на стр: 47 въ *примѣчаніи.*

Діаметръ *гротъ* и *форъ-стенегъ,* одинъ дюймъ на всякіе три фута въ длину *форъ-стенги.*

Діаметръ *крюйсъ-стенги* $\frac{7}{10}$ діаметра *гротъ-стенги.*

Діаметръ *брамъ-стенегъ,* одинъ дюймъ на всякіе три фута въ ихъ длину.

Діаметръ *бомъ-брамъ-стенегъ* $\frac{2}{3}$ діаметра своихъ *брамъ-стенегъ.*

На купеческихъ корабляхъ пропорціи *мачтъ, стенгъ, реевъ* бываютъ разнообразныя; и потому въ прилагаемой здѣсь таблицѣ размѣровъ, для судовъ разнаго числа *тоновъ,* оные будутъ показаны.

Примѣчаніе: Длины разнымъ частямъ мачты и прочему суть слѣдующія, какъ то: *чиксы* $\frac{3}{7}$ естьли дубовыя, и $\frac{9}{20}$ естьли сосновыя, длины мачты.
Топъ гротъ и фокъ-мачтъ $\frac{5}{9}$ на всякіе три фута мачтовой длины.
Топъ-бизань-мачты, гротъ и *форъ-стенегъ* 4 дюйма на всякіе три фута длины.
Топъ-крюйсъ-стенги, и всѣхъ *брамъ-стенгъ,* $3\frac{1}{2}$ дюйма на всякіе три фута длины.
Долгіе *флагштоки* къ *брамъ-стенгамъ,* $\frac{2}{5}$ длины до плечика (т: е: когда $3\frac{1}{2}$ дюйма возмется на каждые три фута изъ всей длины). Обыкновенные *флагштоки* должны быть $1\frac{3}{5}$ той длины; а отрубомъ *флагштоки* $3\frac{1}{2}$ дюйма на каждые три фута въ длину.
Ахканты всѣхъ нижнихъ *мачтъ* $\frac{7}{15}$ длины *топа.*
Стенговые $\frac{3}{5}$ длины топа.

Пропорціи длины реевъ въ Англинскомъ флотѣ.

Грота-рей $\frac{8}{9}$*хъ* *гротъ-мачты.*
Фока-рей $\frac{7}{8}$*хъ* *грота-рея.*
Бизань-рю $\frac{6}{7}$ *грота-рея.*
Гротъ-марса-рей $\frac{5}{7}$ *грота-рея.*
Форъ-марса-рей $\frac{7}{8}$ *гротъ марса-рея.*
Крюйсель-рей $\frac{2}{3}$ *гротъ-марса-рея.*
брамъ-реи у 74^пуш^ кораблей $\frac{2}{3}$ а у всѣхъ менѣе числомъ пушекъ, $\frac{3}{5}$ ихъ *марса-реевъ.*
бомъ-брамъ-реи, $\frac{1}{2}$ *марса-реевъ.*
бегенъ-рей таковой же пропорціи, какъ *форъ-марса-рей.*
блинда-рей, также равенъ *форъ-марса-рею.*
бомъ-блинда-рей, равенъ *форъ-брамъ-рею.*
Лисель-реи $\frac{4}{7}$ своихъ *шпиртовъ.*
Драйверъ-рей равенъ *форъ-брамъ-рею.*

Діаметры реевъ.

Гротъ и *фока рей* у средины, $\frac{7}{10}$ дюйма на всякіе три фута длины.

бизань-рю $\frac{2}{3}$ діаметра *Грота-рея.*

Марса-реи $\frac{5}{8}$ дюйма на всякіе три фута длины.

брамъ-реи, $\frac{6}{10}$ дюйма на всякіе три фута длины.

бомъ-брамъ-реи, $\frac{1}{2}$ діаметра ихъ *марса-реевъ.*

блинда-рея, такой же діаметръ какъ и *форъ-марса-рея.*

бомъ-блинда-рей, таковой же діаметръ какъ *форъ-брамъ-рей.*

Лисель-реи, одинъ дюймъ въ діаметрѣ на всякіе 5 футъ длины.

бегенъ-рей, таковаго же діаметра какъ *форъ-марса-рей.*

Драйверъ-рей, таковагоже діаметра какъ *форъ-брамъ-рей.*

Пропорціональные длины выстрѣливающихся деревъ.

Ундеръ-лисель-шпирты, $\frac{5}{9}$ *хъ грота* и *фока-рея.*

Марса-лисель-шпирты, $\frac{1}{2}$ длины *реевъ* отъ которыхъ *выстрѣливаются.*

Кливеръ-утлегерь, $\frac{5}{7}$ *бушприта. Гикъ* таковой же длины, какъ *гротъ-марса-рей. Гафель* $\frac{5}{8}$ своего *гика.*

Пропорціональные діаметры ихъ.

Лисель-шпирты, одинъ дюймъ на всякіе пять футъ длины. *Бомъ-утлегеря* $\frac{7}{8}$ дюйма на всякіе три фута длины. *Гикъ* имѣетъ таковой же діаметръ какъ *форъ-марса-рей. Гафель* имѣетъ діаметръ $\frac{5}{8}$ дюймъ на всякіе три фута длины его.

Пропорціональныя длины флагштоковъ.

Длина *Кормоваго флагштока* $\frac{1}{5}$ *гротъ-мачты;* Діаметръ его $\frac{1}{2}$ дюйма на каждые три фута длины.

Длина *Гюйсъ-штока,* $\frac{1}{2}$ длины *флагштока* выше *гакаборта.* Діаметръ его, $\frac{3}{4}$ дюйма на всякіе три фута длины.

Пропорціи мачтъ, реевъ и проч. для Шлюповъ, Шмаковъ и Гулековъ.

Пропорціи длины.

Мачта и *стенга* за одно, шри и $\frac{3}{4}$ ширины судна.
Мачта до *такелажа* или *Ахкантовъ* $\frac{3}{4}$ всей длины.
Мачта и *стенга* до *такелажа стенги* $\frac{40}{41}$ всей длины.
Брамъ-стенга до *такелажа* $\frac{4}{7}$ длины *мачты*.

Гикъ въ $\frac{2}{3}$ *мачты*.	*Бегенъ-рей* $\frac{2}{5}$ *мачты*.
Гафель $\frac{3}{5}$ *гика*.	*Марса-рей* $\frac{4}{5}$ *бегенъ-рея*.
Блинда-рей $\frac{5}{8}$ *мачты*.	*брамъ рей* $\frac{5}{6}$ *марса-рея*.

бушприты $\frac{5}{9}$ *мачты*.

Пропорціоналвные діаметры въ дробяхъ дюйма на всякій футъ въ длину.

Мачта $\frac{1}{4}$.	*Гафель* $\frac{1}{4}$.	*Марса-рей* $\frac{2}{10}$.
брамъ-стенга $\frac{3}{8}$.	*блинда-рей* $\frac{1}{7}$.	*брамъ-рей* $\frac{1}{8}$.
Гикъ $\frac{3}{16}$.	*бегенъ-рей* $\frac{2}{10}$.	*бушпритъ* $\frac{3}{8}$.

Мачты, реи и проч. для гребныхъ судовъ.

Барказы на подобіе *шлюповъ* какъ выше; но съ косыми *брифоками* какъ слѣдуетъ.

длина

Гротъ-мачта въ двѣ съ половиною ширины судна.

Фокъ-мачта $\frac{7}{8}$ *гротъ-мачты*.	*Грота-рей* $\frac{5}{8}$ *гротъ-мачты*.
бушпритъ $\frac{1}{2}$ *гротъ-мачты*.	*Фока-рей* $\frac{5}{8}$ *фокъ-мачты*.

Діаметры въ дробяхъ дюйма на всякой футъ въ длину.

Гротъ-мачта $\frac{1}{4}$	*Фокъ-мачта* $\frac{1}{4}$	*Грота-рей* $\frac{1}{4}$	*Фока-рей* $\frac{1}{4}$

бушпритъ $\frac{5}{8}$.

Ялы и катера съ косыми брифоками.

длина:

Гротъ-мачта въ двѣ и три четверти ширины судна.

Фокъ-мачта $\frac{8x6}{9}$ *гротъ-мачты.*

Грота-рей $\frac{9}{17}$ *гротъ-мачты.*

Фока-рей $\frac{9}{17}$ *фокъ-мачты.*

Бизань-мачта $\frac{5}{8}$ *гротъ-мачты.*

Шпринтовъ 2 фута длиннѣе *бизань-мачты.*

Утлегеръ $\frac{2}{3}$ *бизань-мачты.*

Діаметры въ дробяхъ дюйма на всякій футъ въ длину.

Гротъ-мачта $\frac{1}{4}$. | *Фокъ-мачта* $\frac{1}{4}$. | *Грота-рей* $\frac{1}{4}$. *Фока-рей* $\frac{1}{4}$. | *бизань-мачта* $\frac{1}{4}$ | *Шпринтовъ* $\frac{1}{7}$ | *Утлегеръ* $\frac{3}{7}$.

Ялы и катера съ парусами называемыми сетти.

Длина *грота рея*, въ три съ половиною ширины судна. *Гротъ-мачта* $\frac{4}{7}$ *грота рея.* *Фокъ-мачта* $\frac{17}{18}$ *гротъ-мачты.*

Фока-рей $\frac{9}{10}$ *грота рея.*

Діаметръ *мачтъ*, $\frac{3}{8}$ дюйма на всякій футъ въ длину.

Рей, $\frac{1}{4}$ дюйма на всякій футъ въ длину.

Баржи и пинасы имѣющія паруса латины.

Длина *мачтъ*, въ двѣ ширины судна, и еще къ оной прибавляютъ 8 дюймовъ.

Стенги, длина *мачты* съ $\frac{1}{9}$ частію.

Оконечнаго замка къ нижней *мачтѣ* $\frac{1}{4}$ ея длины.

Діаметръ *мачтъ* $\frac{5}{16}$ дюйма на всякій футъ въ длину.

Стенгъ, $\frac{2}{10}$ дюйма на всякій футъ въ длину.

Баржи, пинасы, и ялы имѣющія паруса со шпринтовами.

Длина *Гротъ* и *фокъ-мачты* въ двѣ съ четвертью ширины судна. *Шпринтовы* $\frac{1}{8}$ больше *мачтъ.* Діаметры *мачтъ*, $\frac{1}{4}$ дюйма на всякій футъ въ длину, *шпринтововъ*, $\frac{1}{8}$ дюйма на всякій футъ въ длину.

Т а б л и ц ы

Размѣровъ мачтъ, стенгъ и реевъ въ Англинскомъ военномъ флотѣ употребляемыя.

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ ВЪ АНГЛИНСКОМЪ ВОЕННОМЪ ФЛОТѢ.

Взятыя у партнерсовъ, которыя въ среднемъ декѣ на трехъ-дечныхъ корабляхъ, а въ верхнемъ декѣ на всѣхъ прочихъ корабляхъ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ, и реевъ*	100 пуш. 2164 тоновъ						90 пуш. 1931 тоновъ						80 пуш. 1615 тоновъ						74 пуш. 1799 тоновъ					
	мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи		
	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.
	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.	ф.	дю.	дю.
Гротъ-мачта	117	0	39	102	4	24	112	0	37¼	98	0	22¼	107	0	35⅝	93	0	22	111	0	37	99	0	23
Гротъ-стенга	70	0	20¾	73	0	15½	66	0	19¾	70	0	14¾	64	0	19¼	66	6	14⅛	66	0	19¾	72	0	15
Гротъ-брамъ-стенга	35	0	11⅝	48	9	10	33	0	11	46	6	9⅝	32	0	10¼	46	0	9¼	33	0	11¼	46	6	9½
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	0	0	0	32	0	7¾	0	0	0	30	0	7⅝	0	0	0	28	0	7	0	0	0	28	0	7½
Фокъ-мачта	103	6	34½	89	1	21	100	0	33½	85	9	20	95	9	31⅞	81	4	19⅝	98	6	32¾	85	0	20
Форъ-стенга	62	10	20¾	64	6	13¾	59	0	19¾	61	0	12⅞	59	9	19¼	58	0	12¼	58	8	19¾	63	0	13
Форъ-брамъ-стенга	31	0	10¾	43	0	8⅝	29	0	9⅝	40	6	8¼	28	6	9½	40	0	8¼	29	4	9¾	40	6	8¼
Форъ-бомъ-брамъ-стенга	0	0	0	27	0	6⅞	0	0	0	25	0	6⅜	0	0	0	21	0	6⅛	0	0	0	25	0	6½
Бизанъ-мачта	101	4	23	87	0	16	96	6	22¼	84	0	15	93	0	21⅛	76	0	14½	95	0	22¼	84	0	15½
Крюйсъ-стенга	52	0	14	49	0	10⅛	49	0	13½	47	0	9¾	46	0	13¼	43	0	8⅞	49	0	13½	47	0	9¾
Крюйсъ-брамъ-стенга	26	0	8⅝	32	9	6½	24	0	8	31	0	6¼	23	0	7⅝	29	0	5¾	24	6	8⅛	31	6	6⅜
Крюйсъ-бомъ-брамъ-стен.	0	0	0	24	0	5	0	0	0	23	0	4⅞	0	0	0	21	0	4⅝	0	0	0	23	0	4⅞
				Блин		дъ				Блин		дъ				Блин		дъ				Блин		дъ
Бушпритъ	74	0	37	64	6	13¾	71	0	35½	61	0	12⅞	68	0	34	58	0	12¼	67	6	35	62	0	13
				Бом. б		ли				Бом.б		ли.				Бомъ б		ли.				Бомъ б		ли
Кливеръ-утлегерь	53	0	45¼	43	0	8⅝	50	9	14½	40	6	8¼	48	0	14	40	0	8¼	50	4	14½	40	6	8¼
Драйверъ-гикъ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бегенъ-рей	0	0	0	64	6	13¾	0	0	0	61	0	12⅞	0	0	0	58	0	12¼	0	0	0	62	0	13
Ундеръ-лисель-шпиртъ	56	9	11¼	33	0	6¾	54	6	11	31	0	6¼	51	6	10¼	29	6	6	53	9	10¾	31	0	6¼
Гротъ-мар.-лисель-шпир.	51	2	10⅛	29	6	6	49	0	10	28	0	3¾	46	6	9¼	26	6	5¼	48	6	9¾	27	3	5½
Гротъ-бра.-лисель-шпир.	36	6	7¼	21	0	4¼	35	0	7	20	0	4	33	3	6¾	19	0	3¾	35	0	7	20	0	4
Форъ-марса-лисель-шпир.	44	6	9	25	6	5⅛	42	10	8½	24	6	5	40	8	8⅛	23	4	4¾	42	6	8½	24	6	5
Форъ-брамъ-лисель-шпир.	32	3	6½	18	6	3¾	30	6	6⅛	17	6	3½	29	0	5⅞	16	6	3¼	31	0	6¼	17	9	3½
Кормовой флагштокъ	45	0	7½	0	0	0	40	0	6½	0	0	0	39	0	6½	0	0	0	40	0	6½	0	0	0
Гюйсъ-штокъ	19	6	4¾	0	0	0	18	0	4½	0	0	0	17	6	4¼	0	0	0	18	0	4½	0	0	0
Отпорной брандеръ-шпи.	38	0	11¼	0	0	0	36	0	11	0	0	0	34	0	10¼	0	0	0	35	6	10¾	0	0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ ВЪ АНГЛИНС. ВОЕН. ФЛОТѢ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	64 пуш. 1369 тоновъ				50 пуш. 1044 тоновъ				44 пуш. 879 тоновъ				38 пуш. 951 тоновъ			
	мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи	
	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.
	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.
Гротъ-мачта	101 0	$33\frac{1}{2}$	90 4	21	92 0	29	82 0	$19\frac{1}{4}$	88 0	$26\frac{1}{4}$	80 0	$18\frac{1}{2}$	90 0	27	81 9	19
Гротъ-стенга	58 6	$17\frac{5}{8}$	66 4	$13\frac{5}{8}$	53 0	16	60 9	$12\frac{1}{2}$	53 0	$15\frac{3}{4}$	57 6	$11\frac{7}{8}$	54 0	$16\frac{1}{8}$	59 0	$12\frac{1}{4}$
Гротъ-брамъ-стенга	29 3	$9\frac{3}{4}$	39 0	$7\frac{7}{8}$	26 6	$8\frac{7}{8}$	36 0	$7\frac{5}{8}$	26 6	$8\frac{3}{4}$	36 0	$7\frac{5}{8}$	27 0	9	37 0	$7\frac{1}{2}$
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	0 0	0	27 0	$6\frac{3}{4}$	0 0	0	26 0	$6\frac{1}{4}$	0 0	0	25 0	$5\frac{7}{8}$	0 0	0	25 0	$6\frac{3}{8}$
фокъ-мачта	89 7	$29\frac{3}{4}$	79 6	$18\frac{1}{2}$	81 6	$26\frac{3}{8}$	72 0	17	78 0	$23\frac{5}{8}$	70 0	$16\frac{1}{4}$	80 0	$23\frac{5}{8}$	71 6	$16\frac{3}{8}$
форъ-стенга	53 0	$17\frac{5}{8}$	57 6	$12\frac{1}{8}$	48 0	16	52 6	11	47 0	$15\frac{3}{4}$	52 0	$10\frac{3}{4}$	48 0	$16\frac{1}{8}$	53 0	$11\frac{1}{2}$
форъ-брамъ-стенга	26 6	$8\frac{3}{4}$	34 6	7	24 0	8	31 6	$6\frac{1}{4}$	23 6	$7\frac{3}{4}$	32 0	$6\frac{3}{8}$	24 0	8	32 9	$6\frac{1}{2}$
форъ-бомъ-брамъ-стенга	0 0	0	23 0	6	0 0	0	23 0	$5\frac{1}{2}$	0 0	0	23 0	$5\frac{3}{8}$	0 0	0	23 0	$5\frac{3}{4}$
							Гафе	ль			Гафе	ль			Гафе	ль
Бизань-мачта	86 0	$19\frac{3}{4}$	77 0	14	78 9	$19\frac{3}{4}$	44 0	$11\frac{1}{2}$	74 6	$17\frac{7}{8}$	36 8	11	75 7	$18\frac{1}{8}$	38 0	$11\frac{1}{2}$
Крюйсъ-стенга	43 6	$12\frac{1}{4}$	43 3	9	40 0	$11\frac{1}{8}$	39 6	$8\frac{1}{4}$	40 0	11	39 6	8	41 0	$11\frac{1}{4}$	40 0	$8\frac{1}{4}$
Крюсъ-брамъ-стенга	21 9	$7\frac{1}{4}$	29 0	$5\frac{3}{4}$	20 0	$6\frac{5}{8}$	26 0	$5\frac{1}{4}$	20 0	$6\frac{3}{8}$	25 9	$5\frac{1}{8}$	20 6	$6\frac{3}{4}$	27 9	$5\frac{1}{2}$
Крюйсъ-бомъ-брамъ-стенга	0 0	0	21 0	$4\frac{1}{2}$	0 0	0	19 0	$4\frac{1}{8}$	0 0	0	19 0	4	0 0	0	20 0	$4\frac{1}{8}$
			Блин	да			Блин	да			Блин	да			Блин	да
Бушпритъ	60 4	$31\frac{1}{2}$	57 6	$12\frac{1}{8}$	56 0	29	52 6	11	52 6	$26\frac{1}{4}$	52 0	$10\frac{5}{8}$	55 0	27	53 0	$11\frac{1}{2}$
			Бом. б	ли.			Бом. б	ли			Бом. б	ли			Бом. б	ли
Кливеръ-утлегеръ	43 9	13	34 6	7	39 8	$11\frac{3}{4}$	31 6	$6\frac{1}{4}$	39 0	$11\frac{1}{2}$	32 0	$6\frac{3}{8}$	38 7	$11\frac{1}{2}$	32 9	$6\frac{1}{2}$
Драйверъ-гикъ	0 0	0	0 0	0	60 9	$11\frac{1}{2}$	31 6	$6\frac{1}{4}$	57 6	$10\frac{3}{4}$	32 0	$6\frac{3}{8}$	59 0	$11\frac{1}{2}$	32 9	$6\frac{1}{2}$
Бегенъ-рей	0 0	0	57 6	$12\frac{1}{8}$	0 0	0	52 6	11	0 0	0	52 0	$10\frac{3}{4}$	0 0	0	53 0	$11\frac{1}{2}$
Ундеръ-лисель-шпир.	50 0	10	29 0	$5\frac{3}{4}$	45 6	$9\frac{1}{8}$	26 0	$5\frac{1}{4}$	44 6	9	25 6	$5\frac{1}{8}$	45 0	9	26 0	$5\frac{1}{4}$
Гротъ-марса-лисель-шпиртъ	45 0	9	25 9	$5\frac{1}{8}$	41 0	$8\frac{1}{8}$	23 6	$4\frac{3}{4}$	40 0	8	23 0	$4\frac{3}{4}$	41 0	$8\frac{1}{8}$	23 6	$4\frac{3}{4}$
Гротъ-брамъ-лисель-шпиртъ	32 8	$6\frac{1}{2}$	18 9	$3\frac{3}{4}$	30 5	6	17 6	$3\frac{1}{2}$	28 9	$5\frac{3}{4}$	16 6	$3\frac{1}{4}$	29 6	6	17 0	$3\frac{1}{8}$
форъ-марса-лисель-шпиртъ	39 9	8	22 9	$4\frac{1}{2}$	36 0	$7\frac{1}{4}$	20 6	$4\frac{1}{8}$	35 0	7	20 0	4	35 9	$7\frac{1}{8}$	20 6	$4\frac{1}{8}$
форъ-брамъ-лисель-шпиртъ	28 9	$5\frac{1}{4}$	16 6	$3\frac{1}{4}$	26 3	$5\frac{1}{4}$	15 0	3	26 0	$5\frac{1}{4}$	15 0	3	26 6	$5\frac{1}{4}$	15 0	3
Кормовой флагштокъ	38 0	$6\frac{1}{4}$	0 0	0	36 0	6	0 0	0	35 0	$5\frac{5}{8}$	0 0	0	35 0	$5\frac{5}{8}$	0 0	0
Гюйсъ-штокъ	16 6	$4\frac{1}{4}$	0 0	0	15 6	$3\frac{3}{4}$	0 0	0	15 6	$3\frac{3}{4}$	0 0	0	15 6	$3\frac{3}{4}$	0 0	0
Отпорный брандеръ-шпиртъ	33 3	10	0 0	0	13 0	$9\frac{1}{8}$	0 0	0	29 6	9	0 0	0	30 0	9	0 0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ ВЪ АНГЛИНС. ВОЕН. ФЛОТѢ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	36 пуш. 871 тоновъ						32 пуш. 677 тоновъ						28 пуш. 594 тоновъ						24 пуш. 500 тоновъ					
	мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи		
	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.
	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф	д.	д.	ф.	д.	д.
Гротъ-мачта	89	0	26	79	0	$18\frac{5}{8}$	85	0	$24\frac{3}{4}$	74	4	$17\frac{1}{8}$	81	4	$23\frac{5}{8}$	71	3	$16\frac{1}{2}$	75	0	$22\frac{1}{4}$	65	6	15
Гротъ-стенга	53	4	$15\frac{3}{4}$	57	0	12	51	0	$15\frac{1}{8}$	75	0	$11\frac{3}{8}$	48	9	$14\frac{3}{8}$	52	0	11	45	0	$13\frac{1}{4}$	47	0	$9\frac{3}{4}$
Гротъ-брамъ-стенга	25	6	$8\frac{1}{2}$	34	9	7	25	6	$8\frac{1}{2}$	33	6	$6\frac{5}{8}$	24	4	8	32	6	$6\frac{1}{2}$	22	6	$7\frac{1}{2}$	29	6	6
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	0	0	0	25	0		0	0	0	25	0	$5\frac{5}{8}$	0	0	0	25	0	$5\frac{1}{2}$	0	0	0	23	6	$4\frac{7}{8}$
фокъ-мачта	79	6	$23\frac{3}{8}$	69	4	16	75	0	22	65	0	15	72	0	$20\frac{7}{8}$	62	2	$14\frac{1}{2}$	66	6	$19\frac{1}{2}$	57	8	$13\frac{1}{4}$
форъ-стенга	47	0	$15\frac{3}{4}$	51	9	11	45	0	$15\frac{1}{8}$	48	0	10	43	0	$14\frac{3}{8}$	46	0	$9\frac{3}{4}$	40	0	$13\frac{1}{4}$	41	0	$8\frac{5}{8}$
форъ-брамъ-стенга	22	5	$7\frac{1}{2}$	31	6	$6\frac{3}{8}$	22	6	$7\frac{1}{2}$	29	6	$5\frac{7}{8}$	21	6	7	28	6	$5\frac{5}{8}$	20	0	$6\frac{1}{2}$	25	10	$5\frac{3}{8}$
форъ-бомъ-брамъ-стенга	0	0	0	23	0	$5\frac{1}{2}$	0	0	0	24	0	5	0	0	0	23	0	$4\frac{7}{8}$	0	0	0	20	6	$4\frac{3}{8}$
				Гафель						Гафель						Гафель						Гафель		
Бизань-мачта	74	8	$17\frac{3}{4}$	36	0	11	72	0	17	35	0	10	69	0	$16\frac{3}{4}$	32	6	$9\frac{3}{4}$	64	0	15	29	4	$8\frac{5}{8}$
Крюйсъ-стеньга	40	0	$11\frac{1}{8}$	39	4	$7\frac{7}{8}$	38	0	$10\frac{5}{8}$	36	9	7	36	7	10	35	0	$7\frac{1}{4}$	33	9	$9\frac{1}{4}$	31	5	$6\frac{1}{2}$
Крюсъ-брамъ-стенга	20	0	$6\frac{1}{2}$	27	0	$5\frac{1}{2}$	19	0	$6\frac{1}{4}$	24	0	5	18	3	6	22	0	$4\frac{3}{8}$	16	10	$5\frac{1}{2}$	19	6	4
Крюйсъ-бомъ-брамъ-стенга	0	0	0	19	0	$3\frac{7}{8}$	0	0	0	18	0	$3\frac{1}{2}$	0	0	0	17	6	$3\frac{5}{8}$	0	0	0	15	8	$3\frac{1}{4}$
				Блиндъ						Блиндъ						Блиндъ						Блиндъ		
Бушпритъ	54	0	26	51	9	11	52	0	25	48	0	10	48	9	$23\frac{5}{8}$	46	0	$9\frac{3}{4}$	45	0	$22\frac{1}{4}$	41	0	$8\frac{5}{8}$
				Бом. блинли						Бом. блинли						Бом. блинли						Бом. блинли		
Кливеръ-утлегеръ	38	0	$11\frac{1}{4}$	31	6	$6\frac{5}{8}$	36	10	$10\frac{3}{4}$	29	6	$5\frac{7}{8}$	35	0	$10\frac{1}{4}$	28	6	$5\frac{5}{8}$	32	6	$9\frac{3}{8}$	25	10	$5\frac{3}{8}$
Драйверъ-гикъ	57	0	11	31	6	$6\frac{3}{8}$	55	0	10	29	6	$5\frac{7}{8}$	52	0	$9\frac{3}{4}$	28	6	$5\frac{5}{8}$	47	0	$8\frac{5}{8}$	25	10	$5\frac{3}{8}$
Бегенъ-рей	0	0	0	51	9	11	0	0	0	48	0	10	0	0	0	46	0	$9\frac{3}{4}$	0	0	0	41	0	$8\frac{5}{8}$
Ундеръ-лисель-шпиртъ	44	0	9	25	6	$5\frac{1}{8}$	41	0	$8\frac{3}{4}$	23	6	$4\frac{3}{4}$	40	0	8	23	0	$4\frac{5}{8}$	36	9	$7\frac{1}{4}$	21	0	$4\frac{1}{4}$
Гротъ-марса-лисель шпиртъ	39	6	8	22	6	$4\frac{1}{2}$	37	2	$7\frac{1}{2}$	21	3	$4\frac{1}{4}$	36	0	$7\frac{1}{8}$	20	6	4	33	0	$6\frac{1}{2}$	19	0	$3\frac{7}{8}$
Гротъ-брамъ-лисель-шпиртъ	28	6	$5\frac{3}{4}$	16	6	$3\frac{1}{4}$	27	6	$5\frac{1}{2}$	16	0	$3\frac{1}{4}$	26	0	$5\frac{1}{4}$	15	0	3	23	6	$4\frac{3}{4}$	13	$\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
Форъ-марса-лисель-шпиртъ	34	8	7	20	0	4	32	6	$6\frac{1}{2}$	18	6	$3\frac{3}{4}$	31	1	$6\frac{1}{8}$	17	9	$3\frac{1}{2}$	28	10	$5\frac{3}{4}$	16	6	$3\frac{1}{4}$
Форъ-брамъ-лисель-шпиртъ	25	10	$5\frac{1}{8}$	15	0	3	24	0	$4\frac{7}{8}$	14	0	$2\frac{7}{8}$	23	0	$4\frac{5}{8}$	13	3	$2\frac{5}{8}$	20	6	$4\frac{1}{8}$	11	9	$2\frac{3}{8}$
Кормвой флагштокъ	35	0	$5\frac{5}{8}$	0	0	0	34	0	$5\frac{1}{2}$	0	0	0	30	0	$5\frac{1}{4}$	0	0	0	28	0	5	0	0	0
Гюйсштокъ	15	6	$3\frac{3}{4}$	0	0	0	15	0	$3\frac{3}{4}$	0	0	0	14	0	$3\frac{3}{8}$	0	0	0	13	0	$3\frac{1}{4}$	0	0	0
Отпорный брандеръ шпиртъ	29	3	9	0	0	0	27	3	$8\frac{3}{4}$	0	0	0	26	6	8	0	0	0	14	0	$7\frac{1}{4}$	0	0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ ВЪ АНГЛИНС. ВОЕН. ФЛОТѢ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	20 пуш. 429 шоновъ				Шлюпы 300 шоновъ			
	мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи	
	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.
	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.
Гротъ-мачта — —	72 0	$21\frac{5}{8}$	63 0	$14\frac{1}{2}$	63 0	$18\frac{3}{8}$	55 0	$12\frac{3}{4}$
Гротъ-стенга — —	43 2	$12\frac{3}{4}$	45 6	$9\frac{1}{2}$	37 6	$11\frac{1}{4}$	39 6	$8\frac{1}{4}$
Гротъ-брамъ-стенга -	21 7	$7\frac{1}{4}$	28 4	$5\frac{3}{4}$	18 9	$6\frac{1}{4}$	25 0	5
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга — —	0 0	0	20 0	$4\frac{3}{4}$	0 0	0	17 0	$4\frac{1}{8}$
фокъ-мачта — —	64 0	19	55 0	$12\frac{5}{8}$	56 0	$16\frac{3}{8}$	48 5	$11\frac{1}{4}$
форъ-стенга — —	38 4	$12\frac{3}{4}$	40 0	$8\frac{1}{2}$	33 4	$14\frac{1}{4}$	35 0	$7\frac{3}{8}$
форъ-брамъ-стенга —	19 2	$6\frac{3}{8}$	25 0	5	16 8	$5\frac{5}{8}$	22 0	$4\frac{3}{8}$
форъ-бомъ-брамъ-стенга	0 0	0	18 0	$4\frac{1}{4}$	0 0	0	16 0	$3\frac{3}{4}$
Бизань-мачта — —	61 0	14	26 6	$8\frac{1}{2}$	48 0	12	24 9	$7\frac{3}{8}$
Крюсъ-стенга — —	32 5	9	31 0	$6\frac{1}{4}$	26 9	$7\frac{3}{4}$	26 4	$5\frac{1}{2}$
Крюйсъ-брамъ-стенга	16 0	$5\frac{1}{4}$	19 6	4	13 0	$4\frac{1}{4}$	16 6	$3\frac{1}{4}$
Крюсъ — бомъ — брамъ стенга —	0 0	0	15 6	$3\frac{1}{8}$	0 0	0	13 2	$2\frac{3}{4}$
			Блин	да			Блин	да
Бушпритъ — — —	43 6	$21\frac{5}{8}$	40 0	$8\frac{1}{2}$	37 6	$18\frac{3}{8}$	35 0	$7\frac{3}{8}$
			Бом. б	ли			Бом. б	ли
Кливеръ-утлегеръ —	31 0	9	25 0	5	27 0	8	22 0	$4\frac{3}{8}$
Драверъ-Гикъ — —	45 6	$8\frac{1}{2}$	25 0	5	39 6	$7\frac{3}{8}$	22 0	$4\frac{3}{8}$
Бегенъ-рей — — —	0 0	0	40 0	$8\frac{1}{2}$	0 0	0	35 0	$7\frac{3}{8}$
Ундеръ-лисель-шпиртъ	35 0	7	20 0	4	30 6	6	17 6	$3\frac{1}{2}$
Гротъ — марса — лисель шпиртъ —	32 0	$6\frac{5}{8}$	18 6	$3\frac{3}{4}$	27 0	$5\frac{3}{8}$	15 6	$3\frac{1}{2}$
Гротъ — брамъ — лисель шпиртъ —	22 6	$4\frac{1}{2}$	13 0	$2\frac{5}{8}$	19 9	4	11 6	$2\frac{1}{4}$
Форъ — марса — лисель шпиртъ —	27 6	$5\frac{1}{2}$	15 9	$3\frac{1}{8}$	24 2	5	14 0	$2\frac{7}{8}$
Форъ — брамъ — лисель шпиртъ —	20 0	4	11 6	$2\frac{1}{4}$	17 6	$3\frac{1}{2}$	10 0	2
Кормовой флагштокъ -	28 0	5	0 0	0	24 0	$4\frac{1}{2}$	0 0	0
Гюйсъ-штокъ — —	13 0	$3\frac{1}{4}$	0 0	0	12 0	3	0 0	0
Отпорной брандеръ шпиртъ —	23 6	7	0 0	0	20 6	6	0 0	0

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	Бриги 200 шоновъ			
	мачты и стенги		Реи	
	длина	діа.	длина	діа.
	ф. д.	д.	ф. д.	д.
Гротъ-мачта — —	56 0	19	42 0	$9\frac{3}{4}$
Гротъ-стенга — —	31 0	10	31 6	7[illegible]
Гротъ-брамъ - стенга	23 6	$6\frac{1}{4}$	23 6	5
Гротъ-бомъ-бр.-стенга	0 0	0	15 9	$3\frac{1}{2}$
фокъ-мачта — —	49 0	17	42 0	$9\frac{3}{4}$
Форъ-стенга — —	31 0	10	31 6	7
Форъ-брамъ-стенга —	23 6	$6\frac{1}{4}$	23 6	5
Форъ-бомъ-брамъ-стен.	0 0	0	15 9	$3\frac{1}{2}$
Бушпритъ и блиндарей	34 0	17	31 6	7
Утлегерь и бомъ-блинд.	24 0	7	23 6	5
Гикъ и гафель — —	45 0	$10\frac{1}{2}$	28 0	$7\frac{1}{4}$
Ундеръ-лисель-шпир.	23 6	$4\frac{3}{4}$	13 6	$2\frac{3}{4}$
Гротъ-мар. лисел. шпир.	21 0	$4\frac{1}{8}$	12 0	$2\frac{1}{2}$
Гротъ-брам. лис. шпир.	17 9	3	8 9	$2\frac{1}{4}$
форъ-мар. лис. шпиртъ	21 0	$4\frac{1}{8}$	12 0	$2\frac{1}{2}$
форъ-брамъ-лис. шпир.	17 9	$2\frac{1}{4}$	8 9	$2\frac{1}{4}$
Кормовой флагштокъ	20 0	$3\frac{1}{2}$	0 0	0
Гюйсштокъ — —	10 0	$2\frac{1}{2}$	0 0	0
КАТЕРА въ 200 шоновъ				
Одно дер. мач. и стен.	88 0	22	0 0	0
Бриф. или бегенъ-рей	0 0	0	58 0	$9\frac{1}{2}$
Гротъ-стенга и рея	0 0	0	52 0	$7\frac{1}{2}$
Гротъ-брам. стен. и рея	44 0	$9\frac{3}{4}$	26 0	6
— — тожъ коротк.	35 0	$9\frac{1}{2}$	13 0	$3\frac{3}{4}$
Бушпритъ — —	64 0	20	0 0	0
Утлегерь — — —	57 0	10	0 0	0
Грота-гики и ватеръ зеиль - рей —	66 0	$14\frac{3}{4}$	12 0	$2\frac{1}{2}$
Штор. гикъ, и блин. рей	42 0	8	60 0	$9\frac{1}{2}$
Гафель и рингтель зеиль-рей — —	49 6	$10\frac{3}{4}$	12 0	$2\frac{1}{2}$
Штормовой гафель -	21 0	$8\frac{3}{4}$	0 0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ НА КУПЕЧЕСКИХЪ СУДАХЪ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	1300 тоновъ						1200 тоновъ						1100 тоновъ						1000 тоновъ					
	мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи		
	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.
	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.
Гротъ-мачта	96	0	31½	86	0	21	94	0	31	84	0	20½	90	0	30	80	0	20	87	0	29	78	0	19
Гротъ-стенга	56	0	17½	58	0	14	56	0	17½	58	0	14	56	0	17¼	57	0	13½	52	0	16½	54	0	13
Гротъ-брамъ-стенга	27	0	4	38	0	8½	27	0	9	37	0	8¼	27	0	9	37	0	8	26	0	9	36	0	8
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	20	0	6½	24	0	5	20	0	6½	24	0	5	20	0	6½	23	0	5	19	0	6½	22	0	5
Фокъ-мачта	90	0	30	82	0	20	88	0	30	89	0	19½	84	0	29½	76	0	18½	81	0	29	72	0	18
Форъ-стенга	56	0	17½	56	0	13½	54	0	17½	51	0	13¼	52	0	17¼	52	0	13	50	0	16½	52	0	12½
Форъ-брамъ-стенга	26	0	9	36	0	8	26	0	9	36	0	8	26	0	9	36	0	7 5/4	24	0	9	34	0	7½
Форъ-бомъ-брамъ-стенга	18	0	6	22	0	5	18	0	6	22	0	5	18	0	6	21	0	5	17	0	6	20	0	4½
Бизань-мачта	78	0	21½	72	0	13	78	0	21½	70	0	13	78	0	21	68	0	13	76	0	20	66	0	12½
Крюсъ-стенга	41	0	13	40	0	9½	40	0	12½	39	0	9¼	39	0	12	38	0	9	38	0	12	38	0	9
Крюсъ-брамъ-стенга	21	0	7	26	0	5½	21	0	7	26	0	5½	20	0	6½	26	0	5	19	0	6½	26	0	5½
Крюсъ-бомъ-брамъ-стенга	12	0	5	16	0	4½	12	0	5	16	0	4½	12	0	5	16	0	4½	10	0	4½	14	0	4
Бушпритъ	60	0	31	56	0	11½	59	0	30½	55	0	14¼	58	0	30	54	0	11¼	54	0	29	51	0	11¼
Утлегеръ	44	0	12½	38	0	8	42	0	12¼	38	0	8	40	0	12	38	0	8	40	0	12	36	0	8
Драйверъ-гикъ	62	0	12	0	0	0	60	0	11½	0	0	0	58	0	11	0	0	0	57	0	11	0	0	0
Бегенъ-рей	0	0	0	56	0	11½	0	0	0	55	0	11¼	0	0	0	54	0	11¼	0	0	0	54	0	11¼
Ундеръ-лисель-шпир.	44	0	9	30	0	7¼	42	0	9	29	0	7	41	0	9	28	0	7	40	0	8¾	28	0	7
Гротъ-марса-лисель-шпиртъ	43	0	8½	24	0	6	41	0	8½	23	0	6	40	0	8½	22	0	6	39	0	8¼	22	0	5¾
Гротъ-брамъ-лисель-шпиртъ	29	0	6	18	0	5	28	0	6	17	0	5	27	0	6	16	0	5	27	0	6	15	0	5
Форъ-марса-лисель-шпиртъ	41	0	8½	24	0	6	39	0	8½	23	0	6	37	0	8½	22	0	6	36	0	8½	22	0	5¾
Форъ-брамъ-лисель-шпиртъ	27	0	6	17	0	5	26	0	5¾	16	0	5	26	0	5½	14	0	5	26	0	5½	14	0	5
Кормовой флагштокъ	40	0	7	0	0	0	38	0	7	0	0	0	36	0	6½	0	0	0	36	0	6½	0	0	0
Гюйсъ-штокъ	26	0	5½	0	0	0	24	0	5½	0	0	0	24	0	5	0	0	0	22	0	5	0	0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ НА КУПЕЧЕСКИХЪ СУДАХЪ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	900 тоновъ						800 тоновъ						700 тоновъ						600 тоновъ					
	мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи		
	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.
	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.
Гротъ-мачта — —	86	0	28	76	0	$18\frac{1}{2}$	84	0	27	74	0	18	82	0	26	70	0	$16\frac{1}{2}$	78	0	24	52	0	$15\frac{1}{2}$
Гротъ-стенга — —	50	0	16	52	0	$12\frac{1}{2}$	49	0	16	50	0	12	48	0	$15\frac{1}{2}$	50	0	12	48	0	15	48	0	12
Гротъ-брамъ-стенга	26	0	9	34	0	8	25	0	9	33	6	8	24	0	$8\frac{1}{2}$	32	0	$7\frac{1}{2}$	23	0	8	32	0	$7\frac{1}{2}$
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга — —	19	0	$5\frac{1}{2}$	21	0	$4\frac{1}{2}$	18	0	5	20	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
фокъ-мачта — —	79	0	28	70	0	17	77	0	27	68	0	16	75	0	25	64	0	15	73	0	$23\frac{1}{2}$	58	0	$14\frac{1}{2}$
форъ-стенга — —	48	0	16	50	0	12	47	0	16	48	0	12	46	0	$15\frac{1}{2}$	48	0	12	46	0	15	46	0	$11\frac{1}{2}$
форъ-брамъ-стенга —	23	0	9	32	0	$7\frac{1}{2}$	22	0	$8\frac{1}{2}$	30	0	$7\frac{1}{2}$	22	0	$8\frac{1}{2}$	30	0	$7\frac{1}{2}$	22	0	8	30	0	$7\frac{1}{2}$
форъ-бомъ-брамъ-стенга	17	0	$5\frac{1}{2}$	19	0	$4\frac{1}{2}$	16	0	$4\frac{1}{2}$	18	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бизань-мачта — —	76	0	20	64	0	12	73	0	19	62	0	$10\frac{1}{2}$	70	0	18	62	0	$10\frac{1}{2}$	68	0	16	60	0	$10\frac{1}{2}$
Крюсъ-стеньга —	37	0	12	35	0	$8\frac{1}{2}$	36	0	12	34	0	$8\frac{1}{2}$	34	0	11	34	0	$8\frac{1}{2}$	30	0	$10\frac{1}{2}$	32	0	8
Крюсъ-брамъ-стенга	19	0	6	23	0	5	19	0	6	23	0	5	18	0	$5\frac{1}{2}$	23	0	5	18	0	$5\frac{1}{2}$	22	0	$4\frac{1}{2}$
Крюсъ-бомъ-брамъ-стенга —	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Бушпритъ — — —	54	0	28	50	0	$10\frac{1}{2}$	53	0	27	50	0	$10\frac{1}{2}$	50	0	25	48	0	$9\frac{1}{2}$	50	0	$24\frac{1}{2}$	48	0	$9\frac{1}{2}$
Утлегеръ — — —	40	0	12	36	0	8	38	0	12	34	0	$7\frac{1}{2}$	36	0	$10\frac{1}{2}$	32	0	7	36	0	$10\frac{1}{2}$	82	0	7
Драйверъ-гикъ — —	50	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0	49	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0	50	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0	50	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0
Бегенъ-рей — —	0	0	0	52	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0	50	0	$10\frac{1}{2}$	0	0	0	49	0	10	0	0	0	48	0	$9\frac{1}{2}$
Ундеръ-лисель-шпиртъ	37	0	$8\frac{1}{2}$	25	0	$6\frac{1}{2}$	36	0	8	23	0	6	35	0	8	22	0	$5\frac{1}{2}$	34	0	8	20	0	5
Гротъ-марса-лисель-шпиртъ —	35	0	8	20	0	$5\frac{1}{2}$	34	0	8	18	0	$5\frac{1}{2}$	33	0	$7\frac{1}{2}$	17	0	5	32	0	$7\frac{1}{2}$	16	0	5
Гротъ-брамъ-лисель-шпиртъ —	25	0	6	14	0	5	25	0	$5\frac{1}{2}$	14	0	$4\frac{1}{2}$	24	0	$5\frac{1}{2}$	13	0	4	24	0	$5\frac{1}{2}$	12	0	4
Форъ-марса-лисель-шпиртъ —	34	0	$8\frac{1}{2}$	19	0	6	33	0	8	17	0	$5\frac{1}{2}$	31	0	$7\frac{1}{2}$	16	0	5	30	0	$7\frac{1}{2}$	15	0	5
Форъ-брамъ-лисель-шпиртъ —	25	0	$5\frac{1}{2}$	14	0	5	24	0	$5\frac{1}{2}$	14	0	$4\frac{1}{2}$	23	0	$5\frac{1}{2}$	13	0	4	22	0	$5\frac{1}{2}$	12	0	4
Кормовой флагштокъ -	34	0	$6\frac{1}{2}$	0	0	0	34	0	6	0	0	0	32	0	$6\frac{1}{8}$	0	0	0	30	0	$6\frac{1}{2}$	0	0	0
Гюйсштокъ — —	22	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0	22	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0	21	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0	21	0	$4\frac{1}{2}$	0	0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ НА КУПЕЧЕСКИХЪ СУДАХЪ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	500 тоновъ						400 тоновъ						360 до 350 тоновъ						330 до 300 тоновъ					
	мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи			мачты и стенги			Реи		
	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.	длина		діа.
	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.	ф.	д.	д.
Гротъ-мачта	72	0	22	52	0	13	70	0	$21\frac{1}{2}$	50	0	13	68	0	$20\frac{1}{2}$	48	0	19	66	0	19	47	0	12
Гротъ-стенга	43	0	14	41	0	$10\frac{1}{2}$	41	0	13	39	0	10	39	0	$12\frac{1}{2}$	36	0	9	38	0	12	35	0	9
Гротъ-брамъ-стенга	23	0	8	31	0	7	23	0	$7\frac{1}{2}$	29	0	$6\frac{1}{2}$	20	0	7	28	0	$6\frac{1}{2}$	19	0	$6\frac{1}{2}$	26	0	6
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	15	0	5	20	0	5	15	0	5	20	0	5	14	0	5	18	0	5	13	0	$4\frac{1}{2}$	16	0	4
Фокъ-мачта	67	0	22	52	0	$12\frac{1}{2}$	65	0	21	49	0	$12\frac{1}{2}$	63	0	$20\frac{1}{2}$	47	0	12	61	0	19	45	0	$11\frac{1}{2}$
Форъ-стенга	41	0	14	41	0	$10\frac{1}{2}$	40	0	13	39	0	10	38	0	$12\frac{1}{2}$	35	0	9	37	0	12	32	0	$8\frac{1}{2}$
Форъ-брамъ-стенга	22	0	8	28	0	$6\frac{1}{2}$	21	0	$7\frac{1}{2}$	27	0	6	19	0	7	27	0	$6\frac{1}{4}$	18	0	$6\frac{1}{2}$	25	0	$5\frac{3}{4}$
Форъ-бомъ-брамъ-стенга	14	0	5	19	0	5	14	0	5	19	0	$4\frac{3}{4}$	13	0	5	17	0	$4\frac{1}{2}$	12	0	$4\frac{1}{2}$	15	0	4
				гаф.						гаф.						гаф.						Гаф.		
Бизань-мачта	63	0	15	32	0	8	62	0	15	30	0	$7\frac{1}{2}$	60	0	14	28	0	7	58	0	13	26	0	$6\frac{1}{2}$
Крюйсъ-стенга	30	0	10	32	0	8	30	0	$9\frac{1}{2}$	30	0	$7\frac{1}{2}$	30	0	$9\frac{1}{2}$	30	0	$7\frac{1}{2}$	28	0	9	28	0	7
Крюйсъ-брамъ-стенга	17	0	$5\frac{1}{2}$	21	0	5	15	0	5	20	0	5	16	0	5	18	0	5	15	0	$4\frac{1}{2}$	16	0	4
Бушпритъ	48	0	23	39	0	$8\frac{1}{2}$	47	0	21	36	0	$7\frac{1}{2}$	44	0	$20\frac{1}{2}$	34	0	$7\frac{1}{2}$	42	0	19	30	0	7
Кливеръ-утлегерь	35	0	10	0	0	0	34	0	10	0	0	0	34	0	$9\frac{1}{2}$	9	0	0	33	0	9	0	0	0
Драйверъ-гикъ	46	0	9	0	0	0	40	0	$8\frac{1}{2}$	16	0	$5\frac{1}{2}$	38	0	8	22	0	$5\frac{1}{2}$	38	0	$7\frac{1}{2}$	20	0	5
Бегенъ-рей	0	0	0	44	0	9	0	0	0	39	0	8	0	0	0	36	0	$7\frac{1}{2}$	0	0	0	35	0	7
Ундеръ-лисель-шпиртъ	30	0	$7\frac{1}{2}$	19	0	5	28	0	7	18	0	5	26	0	$6\frac{1}{2}$	16	0	$4\frac{1}{2}$	25	0	6	15	0	$4\frac{1}{2}$
Гротъ—марса—лисель шпиртъ	28	0	7	15	0	$4\frac{1}{2}$	26	0	$6\frac{1}{2}$	15	0	$4\frac{1}{2}$	25	0	6	14	0	4	24	0	$5\frac{3}{4}$	12	0	4
Гротъ—брамъ—лисель шпиртъ	22	0	5	12	0	4	20	0	5	12	0	4	19	0	$4\frac{1}{2}$	10	0	$3\frac{1}{2}$	18	0	$4\frac{1}{2}$	10	0	$3\frac{1}{2}$
Форъ — марса — лисель шпиртъ	28	0	7	15	0	$4\frac{1}{2}$	25	0	$6\frac{1}{2}$	15	0	$4\frac{1}{2}$	24	0	6	14	0	4	23	0	$5\frac{3}{4}$	12	0	4
Форъ — брамъ — лисель шпиртъ	20	0	5	12	0	4	19	0	5	12	0	4	18	0	$4\frac{1}{2}$	10	0	$3\frac{1}{2}$	19	0	$4\frac{1}{2}$	10	0	$3\frac{1}{2}$
Кормовой флагштокъ	30	0	6	0	0	0	28	0	6	0	0	0	28	0	6	0	0	0	26	0	$5\frac{1}{2}$	0	0	0
Гюйсъ-што[illegible]	20	0	5	0	0	0	20	0	5	0	0	0	14	0	4	0	0	0	13	0	4	0	0	0

РАЗМѢРЫ МАЧТЪ, СТЕНГЪ, И РЕЕВЪ НА КУПЕЧЕСКИХЪ СУДАХЪ.

ИМЕНА *мачтъ, стенгъ и реевъ*	280 до 250 тоновъ				Бриги 150 тоновъ				Кечь 170 тоновъ			
	мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи		мачты и стенги		Реи	
	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа.	длина	діа	длина	діа.
	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф. д.	д.	ф д.	д.	ф. д.	д.
Гротъ-мачта	61 0	18	44 0	11	60 0	$16\frac{1}{2}$	38 0	$9\frac{1}{2}$	72 0	19	51 0	12
Гротъ-стенга	36 0	11	32 0	8	30 0	10	30 0	$7\frac{1}{2}$	36 0	$10\frac{1}{2}$	36 0	$7\frac{1}{2}$
Гротъ-брамъ-стенга	18 0	6	23 0	$5\frac{1}{2}$	16 6	$5\frac{1}{2}$	21 0	$4\frac{1}{2}$	20 0	$4\frac{1}{2}$	24 0	4
Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	12 0	$4\frac{1}{2}$	15 0	4	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0
Фокъ-мачта	58 0	18	42 0	$10\frac{1}{2}$	54 0	$16\frac{1}{2}$	36 0	9	0 0	0	0 0	0
Форъ-стенга	35 0	11	32 0	8	32 0	10	30 0	$7\frac{1}{2}$	0 0	0	0 0	0
Форъ-брамъ-стенга	17 0	6	23 0	$5\frac{1}{2}$	16 0	$5\frac{1}{2}$	21 0	$4\frac{1}{2}$	0 0	0	0 0	0
Форъ-бомъ-брамъ-стенга	11 0	$4\frac{1}{2}$	15 0	4	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0
			гаф.				гаф.				гаф.	
Бизань-мачта	54 0	12	25 0	6	0 0	0	0 0	0	49 0	10	18 0	$5\frac{1}{2}$
Крюйсъ-стенга	26 0	8	27 0	6	0 0	0	0 0	0	30 0	$5\frac{1}{2}$	21 0	4
Крюйсъ-брамъ-стенга	14 0	5	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0
Бушпритъ	38 0	18	32 0	7	32 0	16	30 6	6	44 0	$14\frac{1}{2}$	31 0	6
Кливеръ-утлегерь	32 0	8	0 0	0	26 7	7	0 0	0	28 0	$7\frac{3}{4}$	0 0	0
Драйверъ-гикъ	36 0	$7\frac{1}{2}$	18 0	5	34 0	$8\frac{1}{2}$	грота	ги.	0 0	0	0 0	0
Бегенъ-рей	0 0	0	32 0	7	18 6	6	гафе	ль	бег. ре	й	29 0	$5\frac{1}{2}$
Ундеръ-лисель-шпиртъ	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0 0	0	трайс	ель	16 0	5
Гротъ—марса—лисель шпиртъ	23 0	5	12 0	4	20 0	$4\frac{1}{2}$	10	$3\frac{1}{2}$	гаф. и	ли	вин. зе	ил.
Гротъ—брамъ—лисель шпиртъ	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0	0	шпри	нп.	16 0	5
Форъ — марса — лисель шпиртъ	22 0	5	12 0	4	19 0	$4\frac{1}{2}$	10	$3\frac{1}{2}$	0 0	0	0 0	0
Форъ — брамъ — лисель шпиртъ	0 0	0	0 0	0	0 0	0	0	0	0 0	0	0 0	0
Кормовой флагштокъ	25 0	$5\frac{1}{2}$	0 0	0	23 0	$4\frac{1}{2}$	0 1	0	22 0	4	0 0	0
Гюйсъ-штокъ	10 0	3	0 0	0	9 0	3	0	0	8 0	3	0 0	0

Шкуны 110 тоновъ — мачты стен. и реи	дл. (фу.)	діа. (д.)
Гротъ-мачта	75	15
Брамъ-стенга	32	$7\frac{1}{2}$
Топсель-рей	38	6
Блинда-рей	47	7
Брамъ-рей	27	$5\frac{1}{2}$
Брифокъ-рей	38	$7\frac{1}{2}$
Фокъ-мачта	66	15
Брамъ-стенга	26	$6\frac{1}{2}$
Топсель-рей	30	$6\frac{1}{2}$
Брамъ-рей	25	5
Брифокъ-рей	40	7
Гафель	22	$6\frac{1}{2}$
Бушпритъ	50	$14\frac{1}{2}$
Гикъ	47	$10\frac{1}{2}$
Гафель	28	7

Шлюпы 70 тоновъ		
Гротъ-мачта	64	16
Брамъ-стенга	30	$6\frac{1}{2}$
Бриф. или Бегенъ-рей	40	8
Топсель-рей	24	6
Бушпритъ	40	14
Клив. утлег.	32	$6\frac{1}{2}$
Грота-гикъ	48	10
Гафель	28	7

Объ оснасткѣ корабля.

ОСНАСТКА КОРАБЛЯ.

RIGING OF A SHIP.

GRÉEMENT D'UN VAISSEAU.

Всѣ *мачты* и продолжающіяся отъ нихъ вверьхъ деревья, также и *реи* имѣютъ свою *оснастку*, у *мачтъ* и продолженія ихъ оная состоитъ въ томъ, что бы со всѣхъ сторонъ укрѣпить оныя; а у *реевъ* что бы расположить различнаго рода вещи для дѣйствія ими и парусами къ нимъ присоединенными.

Примѣчаніе: Оснастка корабля называется установленіе всѣхъ деревьевъ продолжающихся отъ каждой *мачты* вверьхъ, наложеніе на нихъ и укрѣпленіе *такелажа (смоленыхъ веревокъ)*, также *отакелаживаніе* всѣхъ *реевъ*, присо-

Вооруженіе или *оснащеніе* какъ одной, шакъ и другой *мачты* есть почши одинаковое; но шолько вещи имѣюшъ свое названіе съ приложеніемъ имени *мачты*, у кошорой онѣ находяшся, на примѣръ: *гротъ-марсъ* (VII), *крюсъ-стенга* (XVI) и проч. какъ выше сего было показано.

Когда *мачты* посшавяшся на корабль (*), шо онѣ ничего на себѣ не имѣюшъ кромѣ прибишыхъ двухъ брусковъ въ означенномъ для нихъ мѣсшѣ, по шу и другую сшорону у *топа мачты*; бруски сіи называюшся *лонгъ-салинги* (см: сшр. 55.), кошорые удерживаюшся на *чиксахъ* (сшр. 54. g.) и направленіе свое имѣюшъ вдоль корабля; ихъ всегда прибиваюшъ къ *мачтѣ* до подняшія оной на корабль; шакже и къ вершинѣ *топа* по сшоронамъ его, до подняшія *мачты* привязываюшъ по *блоку*, оные называюшся *футъ-блоки*; въ каждой изъ нихъ продѣва-

---

единеніе ихъ къ *мачтамъ*, основаніе всѣхъ бѣгучихъ *снастей* (веревокъ, кошорыя въ *блоки* или *шкивы* проходяшъ), и вообще основаніе всѣхъ *снастей* для дѣйсшвія каждой вещи по сдѣланному на шо правилу. Тошъ корабль, у кошораго всѣ часши приведены въ шаковое усшроенное положеніе, шо есшь: *мачты* посшавлены, *стенги* и *брамъ-стенги выстрѣлены*, *реи* подняшы и всѣ *снасти* на нихъ наложены, а иныя проведены и расположены для дѣйсшвія ими въ своихъ мѣсшахъ, называешся *оснащеннымъ*. Тошъ же напрошивъ, у кошораго всѣ деревья спущены, (осшавя однѣ *мачты* на своихъ мѣсшахъ) снасши выдернушы и съ мѣсшъ своихъ снящы и убраны, именуешся *разснащеннымъ*.

(*) О посшановленіи въ корабль *мачтъ*, *бушприта*, и на подняшіе прочихъ деревьевъ, показано въ *опытѣ морской практики* глава V § 122 и проч.

ютъ веревку именуемую *гордень*; помощію онаго поднимаютъ вверьхъ на *мачту* все нужное для ея *отакелаживанія*.

Приступая къ *оснасткѣ мачты*, во первыхъ кладутъ съ обѣихъ сторонъ на *лонгъ-салинги* и прибиваютъ къ нимъ и къ мачтовому *топу* небольшіе бруски называемые *подушки*, которые дѣлаются изъ мягкаго сосноваго дерева, съ внѣшней стороны бываютъ закруглены и обиты кожею, дабы лежащій на нихъ *такелажъ* (смоленыя веревки) не могъ перетираться. Потомъ поднимаютъ на *мачту* заднюю *краспицу* (*) и прикрѣпляютъ оную съ зади *мачты* къ *лонгъ-салингамъ* (V) въ опредѣленномъ мѣстѣ (**).

(*) *Краспицъ-салинги* (VI) называются сокращенно *краспицы*.

(**) На *лонгъ-салинги* (V) кладутся и прикрѣпляются два *краспицъ-салинга* (VI), которые направленіе свое имѣютъ поперегъ корабля; одинъ изъ нихъ прибивается на переди *мачты* отступя отъ оной на такое разстояніе, чтобы *шпоръ стенги* (стр. 58, р.) свободно могъ проходить; ибо должно замѣтить, что *стенга* (XIV) вложеннымъ въ нее *шлагтоволъ* (стр. 59, t.) стоитъ на *лонгъ-салингахъ*, и онымъ *краспицемъ* удерживается нѣкоторымъ образомъ удаленіе *стенги* назадъ и способствуетъ *эзельгофту* (X), сквозь которой *стенга* проходитъ, удерживать ее въ одинаковомъ положеніи. Другой же *краспицъ-салингъ* прибивается съ зади *мачты* гораздо ближе къ *топу* оной чемъ первый; его прикрѣпляютъ тотчасъ по постановленіи *мачты* въ корабль, передній же прикрѣпляется по наложеніи всего на мачту *такелажа*. Въ прочемъ можно и оба *краспицъ-салинга* прибивать въ одно время; ибо случается когда корабль перемѣняетъ *ванты* и *штаги* (см: сл, *в. ш.*), то обѣ *краспицы* будучи присоединенными къ *лонгъ-салингамъ* ни сколько не

По здѣланіи всего выше сказаннаго руководствуясь порядкомъ начинаютъ на *мачту* накладывать *такелажъ* (*); первые накладываются *шкенкели* (**), именно:

Чертежъ III. и планъ В.

Сей-тали шкентель 18.

Main Tackl-pendent.

Penders des grands palans.

фигура А.

Смоленыя короткія веревки наложенныя на *топъ мачты огономъ* (петлею) съ обѣихъ ея сторонъ; онѣ въ концахъ своихъ имѣютъ *вплесненные* желѣзные *коуши*, служащіе для привѣшиванія *талей* такимъ образомъ: что къ первымъ двумъ идущимъ къ носу *шкентелямъ* привѣшенные *тали*, называются *сей-тали*, которые служатъ къ поднятію на корабль разныхъ тяжестей; вторые же два *шкентеля* простираются къ кормѣ, привѣшенные къ нимъ *тали* называются *мантыль-тали*, сіи употребляются для натягиванія *вантъ*.

Мантыль-тали шкентель 19.

Tackle with a tye-pendent.

Penders pour Palan à itague.

Примѣчаніе: На переднія двѣ *мачты*, то есть на *фокъ* и *гротъ мачту* (II. III.), кладутся по парѣ *шкентелей* на каждой сторонѣ, а на *бизань мачту* (IV) накладывается одинъ *сей-тали шкентель*.

препятствуютъ въ снятіи старыхъ и наложеніи новыхъ *вантъ* и *штаговъ*.

(*) *Такелажемъ* называется каждая смоленая веревка употребляемая для стоячаго вооруженія, и вообще называется оное *такелажъ*; прочія же веревки называются по морскому *снасть*.

(**) *Шкенкели* вошло въ обыкновеніе назвать для ясности *шкентели*.

Ванты 20.

Shrouds.

Haubans.

Чертежъ III. фигура B. и Планъ B.

Смоленыя веревки, которыя держатъ *мачту* съ боковъ и съ зади, сила ихъ тѣмъ болѣе увеличивается, чѣмъ болѣе уголъ направленія дѣлаютъ онѣ съ осью *мачты*, число и толщина *вантъ* размѣряются по величинѣ *судна* и *мачтъ*; промежутки между вантами распредѣляются почти въ равныхъ между собою разстояніяхъ, буде пушечные *порты* тому не воспрепятствуютъ. *Ванты* накладываются на *топъ* каждой *мачты* на *шкентели* (18. 19) по парно, такимъ образомъ: одна веревка сгибается вдвое и у сгиба связывается крѣпко *бензелемъ* (см: общ: поня: 9.) оставляя ожерелье (или петлю) называемое *огонъ* (Eye. *Oeillet.*), которымъ на *топъ* надѣвается. Сначала кладется пара переднихъ *вантъ* съ правой стороны, потомъ пара переднихъ же съ лѣвой стороны и такъ попеременно до самыхъ заднихъ *вантъ*, которыя дѣлаются разбивные, т: е: задняя пара вантъ у *огона* перевязывается узломъ, и одна половина оной идетъ на правую, а другая на лѣвую сторону *мачты* (*).

(*) Въ Англинскомъ флотѣ употребляютъ вообще наложеніе всѣхъ разбивныхъ веревокъ какъ то: *вантъ*, *фордуновъ*, *бакштаговъ* и проч. такимъ образомъ, что разрубаютъ оныя по поламъ и сдѣлавъ сплесненный на концѣ *огонъ* накладываютъ на *топъ*, соблюдая способность и напра-

Чертежъ III.
фигура D.
и
Планъ B

Ванты накладываются на *топы мачтъ, стенгъ, брамъ - стенгъ* и *бомъ - брамъ-стенгъ*; названіе свое имѣютъ съ прибавленіемъ имени той *мачты, стенги* и проч: при которыхъ онѣ находятся, какъ на примѣръ: *Гротъ - ванты* Main Shrouds. *Haubans du grand mât* и проч: (см: объясненіе план:B. и чер: III).

Примѣчаніе: Переднія *ванты* для того кладутся прежде заднихъ, чтобъ *нижніе реи* больше могли *брасопиться* (поворачиваться); для сей же причины самая передняя *ванта* (именуемая *гофъ - тоу*) помѣщается въ вертикальной плоскости проходящей чрезъ ось *мачты* перпендикулярной къ килю. Самая задняя *ванта* должна быть удалена отъ передней на разстояніе равное $\frac{5}{9}$ *или* покрайней мѣрѣ неменѣе $\frac{1}{2}$ ширины корабля противъ *мачты*. На $74^{x\textit{ъ}}$ пушечномъ кораблѣ *гротъ-мачта* имѣетъ 9, *фокъ-мачта* 8, а *бизань - мачта* 6 *вантъ* на каждой сторонѣ. Толщина *вантъ* измѣряется въ окружности ихъ и есть не много меньше $\frac{1}{3}$ діаметра своей *мачты*. *Шкентели сей* и *мантыль-талей* (18 и 19) имѣютъ одинаковую толщину съ *вантами*, а *лопаря* ихъ (основанные чрезъ блоки веревки) въ половину тоньше своихъ *шкентелей*.

Замѣтить должно, что веревки пріуготовляемыя для *вантъ* дѣлаются особеннымъ образомъ, и называются *Вантъ-тросовой* работы; ихъ спускаютъ въ четыре *стренды* (*), и по сдѣланіи густо высмаливаютъ смолою.

вленіе веревки; чрезъ оное полагаютъ, что наложенный *такелажъ* лежитъ чище на *топѣ*.

(*) *Стренда* есть цѣлая прядь составленная изъ нѣсколькихъ каболокъ. Четыре *стренды* значитъ четыре ровныя пряди вмѣстѣ спущеныя и проч., каждая же таковая прядь толстотою своею образуется сообразно всей толстоты веревки.

Прочія же веревки, какъ-то: *кабельтовы* и *перлини* называются *кабельной работы*; онѣ спускаются изъ трехъ одинакихъ *стрендъ*; первыя бываютъ толщиною отъ 12 до 6 дюймовъ, а послѣднія отъ $5\frac{1}{2}$ дюймъ и ниже. Которыя же сдѣланы въ четыре *стренды*, то называются сокращенно *тросы*, толщина ихъ бываетъ отъ $12\frac{1}{2}$ и до $\frac{5}{4}$ дюйма, тонѣе сего веревки называются *лини*, *стеклини*, *марлени*, *лордени* и *юзени* (*). Для отличія веревокъ сдѣланныхъ на вольныхъ заводахъ, въ казенные всегда впускается въ одну изъ ихъ *стрендъ*, Голандская нитка, которая бываетъ ясно видна и показываетъ свое значеніе. Чертежъ III и Планъ В.

Руслени 21.
Chain-wales.
Porte-haubans.

Закраины или внѣшнія площадки изъ широкихъ досокъ, сдѣланныя у корабельнаго *борта* на сопротивъ и позади *мачтъ*, служащія для отдаленія *вантъ* (20) отъ *борта*, дабы придать чрезъ то больше силы вантамъ и поддерживать *мачты* съ ихъ сторонъ. Полагаютъ, что при излишней ширинѣ *русленей* нельзя ихъ довольно твердо укрѣпить, и во время пальбы пламенемъ выходящимъ изъ пушечныхъ дуловъ, можно зажечь или перебить *талрепы*. Опытъ доказалъ, что ширина ихъ должна быть равна уклону *топтимберсовъ*, взявъ фута 3 выше оныхъ въ соотвѣтственныхъ имъ точкахъ. фиг. С.

Юферсъ 22.
Dead eyes.
Cap-de-mouton.

Кругло-образное нѣсколько сжатое, съ обѣихъ сторонъ дерево, имѣющее три диры въ видѣ треугольника между собою

(*) Всѣ сіи послѣднія купаются въ смолѣ и въ вооруженіи корабля употребляются на *бензели*, *найтовы*, *тресинги* и *клетинги*; (см: сіи сл:) но *кле-*

Чертежъ III. и Планъ B. расположенныя; въ которое проходитъ веревка именуемая *талрепъ*. Одинъ изъ таковыхъ *юферсовъ* ввязывается въ *ванту* (20), а другой желѣзомъ окованный въ *руслини* (21) вдѣлывается и чрезъ оную укрѣпляется. *Юфера* служатъ для натягиванія *вантъ* и проч.

Примѣчаніе: *Юфера вантъ*, *фордуновъ*, также и блоки *бакштаговъ* должны быть равно ввязаны и параллельно судну, въ ономъ заключается морское щегольство, и чистота вооруженія.

фиг. B. и C. Вантъ-путины 23. (*или путинсы*) Chains Plates. *Chaines de haubans*. Желѣзныя цѣпи въ низу подъ *русленями* идущія отъ *юферсовъ* окованныхъ желѣзомъ, укрѣпляютъ оныя къ *русленямъ* и нижними концами своими прибиваются *болтами* къ стѣнѣ корабля.

Талрепъ 24. Laniards. *Rides*. Веревка, которая стягиваетъ одинъ *юферсъ* съ другимъ и тѣмъ натягиваетъ *ванту* и проч., толщина *талреповъ* есть $\frac{1}{2}$ толщины *вантъ* и проч.

Примѣчаніе: *Талрепы* какъ на *вантахъ*, такъ и на *стеньвантахъ* для сохраненія ихъ отъ тренія, равно и для чистоты въ оснасткѣ, всегда покрываются плетенками или небольшими матами.

фиг: E. Выблинки 25. Ratlings. *Enfléchures*. Тонкія смоленыя веревки привязанныя особеннымъ узломъ (называемымъ *выблиночный-узелъ*) къ каждой *вантѣ* (20).

тингъ кладется иногда изъ *шкимушки* или *шкимушгара*, которой свивается изъ 2, 3 и 4 *каболокъ* стараго распущеннаго *такелажа*.

Выблинки начинаются отъ самаго низу по всѣмъ *вантамъ* (*) до верьху, одна съ другой параллельно и служатъ ступенями или лѣстницей, для всходу на *марсъ*, на *салингъ*, на *брамъ-салингъ* и отъ оныхъ на *реи*. — Чертежъ III и Планъ B.

Штагъ 26.
Stay.
Etai.

Смоленая толстая веревка, которая держитъ *мачту* съ переди, накладывается на *топъ* ея однимъ своимъ концемъ петлею, называемою *Огонъ* (Eye. *Oeillet,*) при оконечности коего дѣлается большой узелъ (или продолговатая шишка), называемый *мусингъ*, которой не допускаетъ сдѣланной на концѣ *огона* петлѣ сдвинуться и тѣмъ удерживаетъ его въ настоящемъ положенiи; въ другомъ же концѣ его ввязывается особеннаго роду *юферсъ*, служащiй для натягиванiя *штага* въ опредѣленномъ мѣстѣ. Толщина *грота-штага* (26) и *фока-штага* (27'), есть $\frac{1}{2}$, а толщина *бизань-штага* (21') $\frac{2}{5}$ толщины своей мачты (**). — фиг. F.

Лось-штагъ 27.
Preventer stay.
Faut-étai.

Смоленая веревка наложенная *огономъ* на *топъ-мачты*, служитъ въ помощь къ *штагу* и во всемъ ему подобна, но $\frac{1}{5}$ю тонѣе его.

(*) На переднюю и заднiя двѣ *ванты выблинки* не кладутся.

(**) Какъ уже было сказано, что толщина *мачтъ* и прочихъ деревьевъ мѣряется по ихъ дiаметру; а толщина веревокъ по окружности; то и должно разумѣть, что *грота-штагъ* въ окружности своей имѣетъ $\frac{1}{2}$ дiаметра *гротъ-мачты*.

Чертежъ III. и Планъ В.

Примѣчаніе: *Штаги* держатъ *мачту* съ переди, и какъ числомъ ихъ менѣе нежели *вантъ*, то въ замѣну сего они дѣлаются толще и составляютъ большій уголъ съ *мачтою*. По наложеніи на *топъ-мачты вантъ*, накладываютъ *штагъ*, по томъ *лось-штагъ*, которые нынѣ разносятъ между собою (то есть отдѣляютъ) слѣдующимъ образомъ: *лось-штагъ* поднимаютъ на *топъ-мачты* столько, чтобъ *огонъ* его могъ пройти сверьхъ передней *краспицы*, объемля собою оконечности *лонгъ-салинговъ* (V); и что бы онъ не содвигался, то съ зади *топа* прибиваются планки, съ переди же нарочно прорубается на *марсѣ* дира и къ *краспицѣ* прибивается небольшая подушка обитая кожей; оная служитъ для сохраненія отъ тренія объ *краспицу* пропущеннаго сквозь диру въ *марсѣ лось-штага*, которой обѣими сторонами *огона* касается оной (*). Такимъ образомъ разносятъ *штаги* вверьху т: е: у *топовъ мачтъ*, и соразмѣрно оному раздѣляютъ ихъ въ низу у *краговъ*, гдѣ и будетъ о томъ показано.

Чертежъ X. фигура 5.

На многихъ Англинскихъ корабляхъ дѣлаютъ у *штаговъ огона* безъ *мусинговъ*, а просто короткой конецъ *ab* вплесниваетcя въ длинной *c. b. d.*, отъ чего составляется вверьху два короткіе хвоста *ab* и *cb* равные надлежащей длинѣ *огона*; въ концахъ сихъ хвостовъ *a* и *c* дѣлаются *очки* (небольшія петли); чрезъ оные толстымъ *бензелемъ* стягивается *огонъ-штага* съ зади *топу-мачты*. Способъ сей чрезвычайно облегчаетъ работу при перемѣнѣ *штага*; ибо не вывязывая *юферса* (въ нижнемъ концѣ *штага*, для натягиванія его ввязаннаго,) и не пе-

(*) Способъ сей на многихъ корабляхъ вводятъ въ употребленіе, такъ какъ оный служитъ удобствомъ раздѣлить силу *штаговъ* на двухъ точкахъ *топа*; при томъ разполагаютъ, что во время сраженія однимъ ядромъ или *книплемъ*, не можетъ перебить вдругъ какъ настоящаго *штага*, такъ и его *лось-штага*. Обыкновенно же по наложеніи *вантъ* на *топъ мачты*, накладывается *штагъ* и *лось-штагъ*, которые внутри *огона* своего содержатъ *лонгъ-салинги* и идутъ нижними концами въ опредѣленное для ихъ мѣсто.

редвигая весь *штагъ* въ *огонѣ*; слѣдуетъ только отдать задній *бензель*, которымъ стянутъ *огонъ*, и снимать *штагъ* безъ всякаго затрудненія. При всемъ томъ *огоны* сдѣланные такимъ образомъ на видъ будутъ казаться гораздо чище. Чертежъ III. и Планъ B.

Юферсъ для штаговъ 28. Heartts. *Moque, du grand étai.*

Особеннаго роду продолговатые *юферсы*, которые ввязываются въ нижній конецъ *штага* и *лось-штага*, они служатъ для натягиванія *штаговъ* такимъ же образомъ, какъ выше показанные *юферсы* (22) для натягиванія *вантъ*. фиг. e.

Крагъ-штаги 29. The collars of a stay. *Colliers d'etai.*

Смоленыя веревки, въ которыя ввязываются особаго рода *юферсы* овальную фигуру имѣющіе, подобные *юферсамъ* въ концы *штаговъ* ввязаннымъ; чрезъ оныя производится натягиваніе *талрепами* (24), *штаговъ* (26) и *лосьштаговъ* (27). фиг. G.

Примѣчаніе: Крагъ-грота-штага (29), есть смоленая веревка, которая обносится два раза за *книвдегетъ* (см: пл. A.), объемля оный, имѣетъ въ внѣшнемъ концѣ или петлѣ ввязанный *юферсъ*, который съ *юферсомъ* ввязаннымъ въ концѣ *штага* стягивается *талрепомъ*, и чрезъ то производятъ натягиваніе *штага*. *Крагъ-фока-штагъ* (29') объемлетъ *бушпритъ* (I); кладется на $\frac{2}{3}$ цѣлой его длины, имѣетъ подобно первому ввязанный въ себѣ *юферсъ*, которой дѣлается особеннымъ образомъ противу прочихъ (*); ибо сквозь оный *выстрѣливается* (выдвигается) *утлегерь* (XVII), то и соблюдаютъ чтобъ оный проходилъ свободно. Сей крагъ служитъ для натягиванія *фока-шта-*

(*) Оные показаны на чертежѣ III подъ своими именами (см: фиг: a и b).

Чертежъ III. и Планъ В.

га (26') подобнымъ образомъ, какъ и *грота штагъ* (26) натягивается. У обѣихъ сихъ *штаговъ*, *лось-штаги* (27 27') такіе же имѣютъ *краги* основанные подлѣ самыхъ *краговъ* своихъ *штаговъ*, и тянутся *талрепами* согласно своимъ *штагамъ*. Какъ уже было показано (на стр. 115) какимъ образомъ разнесены *штаги* на *топахъ-мачтъ*, то должно соразмѣрно тому разнести оные и у *краговъ*. Для сего на Англинскихъ корабляхъ, *крагъ грота-штага* идетъ точно такъ, какъ выше показано; а *крагъ гротъ-лось-штага* будучи взятъ въ диру нарочно въ *водарезѣ* (см: пл. А.) сдѣланную, и возвышаясь потомъ вертикально обнимаетъ *бушпритъ* (I), удерживается на немъ затянутымъ *бензелемъ* и прибитыми деревянными планками. Иные утверждаютъ *крагъ* сей въ томъ же мѣстѣ прямо на одномъ *бушпритѣ*. Въ прочемъ можно *краги грота* и *лось-штаговъ* разносить посредствомъ деревянной подушки (толщиною около фута), вставленной между *недгедцами* (см. пл. А.) и дабы оная была сколько можно тверже, то запускаютъ ея съ вольной стороны корабля клиномъ, то есть у той части, которая обращена къ *кормѣ*, края сняты и сторона ея сдѣлана уже стороны обращенной къ *носу*; при семъ способѣ *крагъ* настоящаго *штага* берется ниже подушки опускаясь почти на самую *палубу* (пл. А.), а *крагъ лось-штага* выше оной, чрезъ что и содѣлывается между ими надлежащее разстояніе. Притомъ располагаютъ, дабы не обремѣнять *фокъ-мачту* (II) *грота* и *лось-штагами*, будучи по одну ея сторону взятыми, ибо при *килевой* качкѣ идучи въ *бейдевиндъ* или въ *галфиндъ* (см. сл. *б.* и *г.*), оба сіи *штага* лежатъ на надвѣтренной ея сторонѣ и собою обремѣняютъ ее; то для сей причины берутъ сіи *штаги* по разныя стороны *фокъ-мачты*. Относительно же *фока* и *лось-штаговъ*, дабы нижнію ихъ часть разнести соразмѣрно наложенію въ верьху на *топѣ мачты*; то слѣдуетъ только раздвинуть *краги* сихъ *штаговъ* наложенные на *бушпритѣ*, на надлежащее разстояніе. *Бизань*

мачта (IV) имѣетъ одинъ *штагъ* (21'), которой проходитъ въ *коушъ* ввязанный въ *стропъ* и прикрѣпленный къ *гротъ-мачтѣ* (III) не много выше *шканецъ* (см. на чертежѣ фиг. К.); откуда опускается на *палубу*, гдѣ тянется и крѣпится (*). Чертежъ III. и Планъ В.

Нынѣ вводятъ въ употребленіе и находятъ полезнымъ основывать *бизань-штагъ* слѣдующимъ образомъ: въ нижній конецъ сего *штага* выше сѣченія его съ *гротъ мачтою* вплѣснивают конецъ (отъ *штага* же отрубленный), отъ чего и составляются два хвоста идущіе отъ *штага*, которые проходятъ по ту и по другую сторону *гротъ-мачты*, имѣютъ ввязанные въ концахъ своихъ *коуши*; тянутся и крѣпятся за *обухи* нарочно для того въ переди *гротъ-мачты* на *шканцахъ* вбитые. (см: чертежъ X. фиг. 6).

Бушпритъ. Bow-ſprit. *Beaupré, ou mât de beaupré.*

Показанъ выше сего въ названіи деревъ на страницѣ 51 подъ знакомъ (I); *такелажъ* къ нему принадлежащій есть слѣдующій:

Ватеръ-вулинги 30. Gammoning. *Roustures d'eau.* фиг: Н.

Смоленыя толстыя веревки прикрѣпляющія *бушпритъ* къ *водарѣзу* (см: сло. *в.*), онѣ кладутся такимъ образомъ: веревка нѣсколькими *шлагами* (оборотами) кругомъ *бушприта* и въ сдѣланную диру на *княвдегетъ* (см: пл. А. і), взятая (т: е: продѣтая), чрезъ что обвертывая или уматывая собою *бушпритъ* туго вытягивается и въ низу онаго *крыжуется*, (т: е: берется поперегъ своихъ оборотовъ и завязывается на кресть.) *Ватеръ-вулинги* служатъ единствен-

(*) На нѣкоторыхъ корабляхъ и при *бизань штагѣ* (21) имѣютъ *лось-штагъ*, которой основывается и тянется подобно своему *штагу*.

Чертежъ III. фиг: H. и Планъ B.

нымъ укрѣпленiемъ *бушприта*, кладутся на ономъ въ двухъ мѣстахъ, одно выше другаго разположенныхъ, въ каждомъ мѣстѣ дѣлаютъ десять и болѣе оборотовъ съ верьху *бушприта* и въ диру кругомъ взятыхъ; а дабы оные по *бушприту* не скользили и были въ направленiи своемъ перпендикулярны къ сдѣланной на *княвдегетѣ* дирѣ, то удерживаютъ ихъ въ настоящемъ положенiи нарочно прибитыми вокругъ *бушприта* планками. Въ прочемъ должно замѣтить, что утвержденiе *бушприта* непосредственно способствуетъ къ укрѣпленiю *фокъ-мачты* (II).

Юфера для ватеръ штаговъ 31. Dead eyes for the Bob-stay. *Cap-de-mouton pour les sous-barbe de beaupré.*

Такъ называются *юфера* прикрѣпленные къ *бушприту* съ нижней стороны его выше *краговъ фока-штага* (стр: 116 примѣч.); они во всемъ подобны *юферсамъ* въ *ванты* ввязываемымъ (*), но размѣренiемъ не много менѣе оныхъ.

Ватеръ-штаги 32. Bob-stays. *Sous-barbe de beaupré.*

Смоленыя веревки, которыя утверждаютъ *бушпритъ* съ низу; онѣ основываются такимъ образомъ: вдѣваютъ веревку довольно длинную въ диру нарочно для сего просвѣрленную въ пе-

(*) *Юфера* въ *ватеръ-штаги* и *ватеръ-бакштаги* ввязываются не такъ какъ въ *ванты* (черт. III фиг. B.), то есть не въ переломъ, а такъ какъ фигура F. (*ввязаннаго коуша*) показываетъ, на Чертеж. III. мв.

реднемъ краю *водарѣза* (см: пл. А. б). Оба концa сей веревки *сплесниваются* вмѣстѣ и въ нихъ ввязывается *юферсъ*, которой стягивается *талрепами* съ *юферсомъ* (31) къ *бушприту* съ низу его прикрѣпленнымъ, и чрезъ то производятъ натягиванiе *ватеръ-штаговъ*.

Чертежъ III. фиг: Н. и Планъ В.

Примѣчанiе: При ввязыванiи *юферсовъ* въ *ватеръ-штаги* соблюдаютъ, чтобы оные при натягиванiи не сошлись съ *юферсами* на *бушпритѣ* прикрѣпленными. *Ватеръ-штаги* обыкновенно во всю свою длину *тренцуются* (см: сл: *т.*) и *клетнюются*, (обвиваются тоненькой смоленой веревочкой), а нижняя часть его обшивается кожею; они натягиваются весьма туго, дабы тверже держать *бушпритъ* съ низу, противу дѣйствуя силѣ *фока-штаговъ* и *форъ-стенги-штаговъ*, которые тянутъ его къ верьху. *Ватеръ-штаговъ* обыкновенно бываетъ три; нынѣ вошло въ употребленiе два *ватеръ-штага* основывать выше показаннымъ образомъ, а третiй (самый нижнiй) имѣетъ въ концѣ своемъ вмѣсто *юферса* ввязанный *футъ-блокъ*, идетъ отъ *водарѣза* почти къ самому *эзельгофту бушприта* (XIII), гдѣ также прикрѣпляется *блокъ*, которой *гинсомъ* стягивается съ *блокомъ* въ *ватеръ-штагѣ* ввязаннымъ; симъ способомъ полагаютъ гораздо удобнѣе натягивать сей *штагъ*.

Ватеръ-бакштогъ. 33. Water back-stays. *Galhaubans de beaupré.*

Смоленая веревка идущая отъ *бушприта* съ каждой его стороны и тѣмъ удерживаетъ его съ боковъ; въ нижнiй конецъ сихъ *бакштаговъ* ввязывается съ *коушемъ гакъ* (желѣз: крюкъ), который закладывается за *обухъ* (см: общ. понят. 14), вколоченный съ каждой стороны корабля подлѣ *бархоута* поч-

Чертежъ III. фиг: H: и Планъ В.

ти подъ самымъ *кранбаломъ* (план. А е̂), въ другой же конецъ каждаго *ватеръ-бакштога* ввязывается *юферсъ*, который съ *юферсами* прикрѣпленными подлѣ *краговъ фока-штага* на каждой сторонѣ *бушприта*, стягивается *талрепами* и тѣмъ производятъ натягиваніе *ватеръ-бакштаговъ*; на многихъ корабляхъ оные дѣлаются двойные, такъ какъ и *ватеръ-штаги* (32) т: е: идутъ вверьхъ не однимъ, а обоими своими концами, и подобно тѣмъ *тренцуются* и концы имѣютъ *оклетневанные*.

Бакштоги отъ боканцевъ 33′. Bumkin back-stays. *Galhauban de minois.*

Веревки идущія въ низъ отъ *боканца* (см: чер: III фиг. H.), онѣ вытягиваются и крѣпятся за *обухи* вбитые на *водарѣзѣ*; служатъ въ помощь *боканцу* (*), утверждая собою его съ низу.

Лопштаги 34. The man ropes of the bowsprit. *Gardecops au fouve-garde du beaupré.*

Веревки идущія параллельно *бушприту* (I) отъ его *эзельгофта* (XIII) на *бакъ* (см: пл. А. а‴) составляютъ собою родъ поручней, дабы можно было восходя на *бушпритъ* держаться за

(*) *Боканцы*, короткіе деревянные бруски выдавшіеся въ передъ съ носу корабля, утверждаются на *гальюнѣ*; они служатъ единственно для *фока-галса* такъ называемой веревки, идущей отъ угла паруса именуемаго *фокъ*, проходятъ въ *блокъ* на концѣ *боканца* привязанный, (см: чер. III фиг. H. а°) чрезъ который оный *галсъ* натягивается и крѣпится подъ *бакомъ*.

нихъ руками. Каждая изъ сихъ веревокъ, однимъ своимъ концемъ привязываетсся къ *обуху съ коушемъ* на каждой сторонѣ вбитому въ верхней части *эзельгофта*, а другимъ концемъ чрезъ ввязанные *коуши* натягиваетcя *бензелемъ* къ *недгедцамъ* (см: сло: *н.*), гдѣ и крѣпится. Чертежъ III. и Планъ В.

Швицъ - сарвень 35. Catharpings. *Trelingage.*

Переломъ *вантъ*, искошенiе оныхъ отъ косвеннаго ихъ направленiя чрезъ стягиванiе одной стороны *вантъ* у сего перелома съ другою, помощiю *строповъ* называемыхъ *сарвень-стропы* (см: чер: III. фиг. *l.*); сiе производится въ томъ мѣстѣ, гдѣ начинаются *косыя* или *путинсъ-ванты*, отъ сего слома *вантъ* соблюдается двойная польза: во первыхъ увеличивается тугость *вантъ*, а во вторыхъ чрезъ сближенiе оныхъ между собою, способствуютъ *нижнему рею* болѣе *брасопиться* или приходить въ косвеннѣйшее съ *килемъ* положенiе.

Примѣчанiе. Швицъ-сарвени дѣлаются слѣдующимъ образомъ: для основанiя *швицъ-сарвеня* во первыхъ сламываютъ *ванты*, (т: е: даютъ онымъ другое отъ косвеннаго ихъ направленiе); для сего на каждой сторонѣ поперегъ *вантъ* (выключая передней и двухъ заднихъ, кои не сламываются), кладутъ горизонтально *вымбовки*, (рычаги) *прихватывая* (см: об: пон: 6) ихъ къ *вантамъ* ниже того мѣста фута на 4 или 5, гдѣ долженъ быть основанъ *швицъ-сарвень*; потомъ къ концамъ каждой *вымбовки* прикрѣпляютъ *тали* на крестъ, коихъ *лопаря* проходятъ въ *канифасъ-блоки*

Чертежъ III. и Планъ B.

прикрѣпленные на срединѣ сихъ же *вымбовокъ*; посредствомъ сей основы сламываются *ванты* до толѣ, пока примутъ надлежащее положеніе перелома; они не должны много сламываться для облегченія *мачты*, но сообразно достаточному положенію силы, для утвержденія *стеньвантъ*. По сломленіи *вантъ*, въ опредѣленномъ мѣстѣ (*) кладется горизонтально поперегъ оныхъ короткой обрубокъ веревки, толщиною противу *вантъ*, именуемый *воргитъ* или *ворса*, котораго задній конецъ, что къ кормѣ, немного уклоняютъ въ низъ, для лучшаго положенія задней *путинсъ-ванты*. Сей *воргитъ* привязывается *бензелями* къ каждой сломленной *вантѣ*. До сего времени производилось оное различными способами и чрезъ опыты доведено до лучшаго совершенства; равно и основа *сарвеня* дѣлалась различно; но нынѣ нашли удобствомъ употреблять нѣсколько короткихъ *стропов*ъ съ ввязанными въ концы ихъ *коушами*, которые именуются *сарвень-стропы* (**). Между каждыми двумя противными *вантами* привязываютъ таковой *стропъ*, которой съ обѣихъ сторонъ съ *вантами* стягивается, будучи взятъ *бензелемъ* за *ворсу* и за *ванту* съ каждой стороны, и такимъ образомъ со всѣми *вантами* *швицъ-сарвень* основывается. Между прочимъ иные соблюдаютъ, чтобы переднія *ванты* были болѣе, а заднія одна одной менѣе сломлены; то для сего и *сарвень-стропы* дѣлаютъ одинъ другова короче, сіе служитъ удобствомъ для *обрасопки нижняго рея*, равно и для того, чтобъ заднія *ванты* были менѣе сломлены и имѣли

(*) Какимъ образомъ оное опредѣляется, показано въ *Опытѣ Морской Практики* въ § 139; впрочемъ нынѣ кладется *воргитъ* въ томъ мѣстѣ, гдѣ опущенный отвѣсъ отъ средины половины задней *краспицы*, (взятой отъ верхняго края подушки, что на *лонга-салингѣ*) коснетъ первую *ванту*; то противу сего мѣста привязываютъ оный *воргитъ бензелями* къ каждой сломленной *вантѣ*.

(**) *Сарвень-стропов*ъ щетомъ бываетъ отъ 5 и до 7 неболѣе, смотря по числу сломленныхъ *вантъ*.

бы болѣе силы держать *мачту* за *топѣ*; притомъ передняя у нихъ *ванта* и одна или двѣ заднія вовсе не сламываются и *путинсѣ-вантѣ* у нихъ не бываетъ; сіи несломанныя *ванты* тверже держутъ вершину *мачты*. Наконецъ переднія *ванты клетнюются*, то есть обвиваются тонкою веревочкою, дабы предохранить ихъ отъ тренія причиняемаго другими снастями и нижними *реями*, которыя будучи *обрасоплены* прижимаются къ симъ *ванталѣ* (*). Чертежъ III. и Планъ В.

Такимъ образомъ у каждой *мачты* сдѣланные *швицѣ-сарвени* почитаются лучшими; во первыхъ, не соединяясь съ *мачтою* много облегчаютъ *топѣ* ея, а во вторыхъ при сильной боковой качкѣ дѣйствуютъ на тугость *вантѣ* какъ съ надвѣтренной, такъ и съ подвѣтренной стороны. Неудобство же сего *швицѣ-сарвеня* есть то, что при движеніи его во время качки ослабѣваютъ *стенгѣ-ванты*; но сіе замѣняется тѣмъ, что на каждую сторону привязываютъ къ *ворту* и къ *вантѣ* особенные *тросы*, называемые *шхеры*, которые идутъ на крестъ и опускаясь на низъ вытягиваются; они собою способствуютъ къ утвержденію *вантѣ* въ настоящей ихъ силѣ.

Шхеръ-ванты 35. **или шхеры** Swifter. *Foux haubans.* — Смоленыя веревки, толщиною равныя *ванталѣ*, однимъ своимъ концемъ разпущеннымъ лапкой или хвостами, (см: чер: III фиг. n.) прикрѣпляются у *швицѣ-сарвеня* за *вортѣ* и за *ванту*, будучи же прикрѣпленными идутъ на крестъ, то есть: отъ *сарвеня* съ правой стороны идетъ *шхерѣ-тросѣ* на лѣвой *руслень*, а отъ *сарвеня* съ лѣвой стороны на правой *руслень*, гдѣ чрезъ ввязанные въ нихъ фиг: L.

(*) Передняя *ванта* нисколько не мѣшаетъ *обрасопкѣ рея*, ибо она отъ протяженія своего всегда свободно подается.

Чертежъ III. и Планъ В.

юфера съ *юферами* утвержденными въ *руслиняхъ* тянутся *талрепами*, и способствуютъ собою къ утвержденію *стенгъ-вантъ* и проч.

фиг: m. **Вантъ - путинсы** 37. Futtock or foot-hook-shrouds. *Gambes de hune haubans de revers.*

Желѣзныя полосы идущія отъ оковки объемлющей *марсовые юфера*, пропущаются въ низъ сквозь *марсъ*; въ концѣ своемъ каждая имѣетъ ушко, за которое *гакомъ* закладывается *путинсъ-ванта* (36).

фиг: М. **Путинсъ - ванты** 36. Fouttock plates. *Landes de hune.*

Смоленыя веревки, въ одномъ концѣ имѣютъ *вплѣсненные гаки*, которыми закладываются въ диры *вантъ-путинсовъ* опущенныхъ отъ *марсовыхъ юферсовъ*; а въ другомъ ихъ концѣ ввязываются *коуши*, чрезъ кои *талрепами* взятыми за *ворсу* и *ванту*, что противъ ее и сквозь сей *коушъ* тянутся; дѣйствіемъ сего каждая *путинсъ-ванта* притягивается къ *швицъ-сарвеню* (35) и служитъ для укрѣпленія *стенги* чрезъ натягиваніе *стенгъ-вантъ*.

Марсовые юферсы 22′. Top of dead-eye. *Cap-de-mouton ferré.*

Таковые же точно, какъ *юферсы* для нижнихъ *вантъ* (см: стр: 112), но размѣреніемъ своимъ гораздо менѣе оныхъ. Сіи *юферсы* оковываются желѣзомъ и имѣютъ у себя небольшой хвостъ или желѣзную полосу, съ сдѣланнымъ въ концѣ ея ушкомъ, которая пропускается сквозь *марсъ* для утвержденія сихъ *юферсовъ* на *марсѣ*. (см: чер. III. фиг: m.)

Примѣчаніе. Таковые же *юфера* безъ оковки ввязываются въ *стенгъ-ванты* (въ переломъ, такъ какъ и въ *ванты*) и *талрепами* стягиваются съ *юферами* утвержденными на *марсѣ*; чрезъ оные натягиваются *стенгъ-ванты*; сила и утвержденіе ихъ переносится *путинсъ-вантами* (36) къ нижнимъ *вантамъ*. — Чертежъ III. и Планъ В.

Ганапуть подъ марсомъ 30'. Crow-foot. *Araignée.* — Тонкія веревочки, идущія къ передней части *марса* (VII.) отъ особеннаго рода *блока*, привязаннаго къ *мусингулось-штага* (27); оныя служатъ къ тому, чтобы парусъ именуемый *марсель*, объ *марсъ* не протирало, и чтобъ вѣтромъ подъ оный не закидывало. Въ прочемъ на нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ не дѣлаютъ *ганапути*, но край *марса*, дабы парусъ объ его не терся, обкладываютъ или обшиваютъ очень чисто матомъ. — фиг: Q.

Стенга. Top maſt. *Mât de hune.* — Показана выше сего, въ названіи деревъ на страницѣ 57 подъ знакомъ (XIV). *Такелажъ* къ ней принадлежащій и на нее накладываемый есть ниже слѣдующій (*).

(*) Какъ извѣстно, что *стенга* присоединяется къ *мачтѣ эзельгофтомъ*, сквозь которой она проходитъ съ низу вверьхъ, *выстрѣленная* же (обще: понят. 5.) стоитъ на *шлагтовѣ* (стр: 59, t'.); притомъ должно замѣтить, что *стенги* будучи не оснащенными бываютъ опущены на низъ, и когда хотятъ оныя оснащивать, то прежде наложенія на нихъ *такелажа*, должно какъ запасныя, такъ и настоящія *стенги* прогнать до *шлагтова* сквозь *эзельгофтъ*; по здѣланіи онаго оставляютъ настоящую *стенгу* опущенною при своемъ мѣстѣ. Когда же надобно *вооружать*,

Чертежъ III. фиг: M. и Планъ B.

Стенгъ - вынтрепъ 38. Top-rope. *Guinderesse.*

Несмоленая веревка (по настоящему должно называть *стенгъ-вынтрепъ-шкентель*) привязанная однимъ концемъ за передній *обухъ* укрѣпленный въ *мачтовомъ эзельгофтѣ*, а другимъ концемъ проходитъ въ *шкивъ* находящійся въ *шпорѣ стенги* (стр: 58, р.) и обращается въ *блокъ* заложенный за задній *обухъ* въ томъ же *эзельгофтѣ* утвержденый, отъ коего простираясь, въ концѣ своемъ имѣетъ *вплесненный коушъ*, за который закладываются *тали*, называемыя *стенгъ-вынтрепъ-тали*; оными поднимается *стенга* вверьхъ и опускается на низъ. *Стенгъ-вынтрепы* названіе свое имѣютъ отъ *стенги*, при которой они находятся, какъ на примѣръ: *Гротъ-стенгъ-вынтрепъ* и проч.

Примѣчаніе. Стенгъ-вынтреповъ на большихъ судахъ бываетъ у каждой *стеньги* по два, для чего и въ *стенгахъ* дѣлается два *шкива* одинъ выше другова разположенные, кромѣ *крюсъ-стенги* (XVI), у коей всегда бываетъ одинъ *шкивъ*. Толщина *стенгъ-вынтрепа* есть $\frac{5}{7}$ толщины *стенги* у *шпора*.

то приподнимаютъ *стенгу* такъ, чтобы *топъ* ея весь прошелъ съ избыткомъ сквозь *эзельгофтъ*; тогда накладываютъ на *топъ-стенги салингъ* (стр: 63 XXI), къ которому прибиваютъ подобно какъ у *мачты* по сторонамъ небольшія деревянныя подушки, на которыя накладываютъ принадлежащій *такелажъ* (смоленыя веревки). Между прочимъ не безполезно знать, что длина *лонгъ* и *краспицъ салинговъ стенговыхъ* есть $\frac{5}{12}$ хъ длины одноименныхъ имъ *салинговъ* при *мачтѣ*.

Стенгъ-ванты 39. Top mast shrouds. *Haubans des mâts de hune.* — Смоленыя веревки, которыя первыя накладываются на *топъ стенги* попарно; точно такъ какъ и *ванты* на *мачту*. Онѣ въ концахъ своихъ имѣютъ ввязанные *юфера*, кои съ *юферами* на *марсѣ* (22') утвержденными; *талрепами* (24) стягиваются; посредствомъ оныхъ напягиваютъ *стенгъ-ванты*, которыми держится *стенга* съ боковъ. Толщина ихъ около $\frac{1}{4}$ діаметра *стенги*.

Чертежъ III. фиг: N. и Планъ B.

Примѣчаніе На 74^{хъ} пушечномъ кораблѣ *гротъ-стенга* (XIV) имѣетъ 6, *форъ-стенга* (XV) 5, а *крюсъ-стенга* (XVI) 4 *ванты*.

Бакштаги 40. Breast-back-stays. *Galhaubans.* — Смоленыя веревки наложенныя на *топъ-стенги*, послѣ *стенгъ-вантъ* (39) въ помощь къ онымъ, держатъ *стенгу* съ боковъ. (*) *Бакштаги* продолжаются на низъ и имѣютъ въ концахъ своихъ вплесненные *блоки* или *коуши*, за которые закладываютъ съ *мантылемъ* или простыя *тали*, называемыя *бакштагъ-тали*, чрезъ которыя *бакштаги* вытягиваются. Толщина *бакштаговъ* есть почти $\frac{1}{5}$ діаметра *стенги*.

Примѣчаніе. Бакштаговъ бываетъ *три*, передній изъ нихъ на каждой сторонѣ называется *переносный бакштагъ*, второй *люфъ-бакштагъ*, и третій отъ *брамъ-стенги* (XXVIII)

(*) *Бакштаги* кладутся порознь на ту и на другую сторону, но могутъ быть и разбивные; задніе же т: е: *люфъ-бакштаги* всегда бываютъ разбивные.

Чертежъ III фигура N. и Планъ В.

брамъ-бакштагъ. Къ *гротъ* и *форъ-брамстенгамъ* прибавляютъ иногда по одному лишнему *бакштагу*; главные изъ нихъ тянутся посредствомъ *мантыля* и *талей*, то есть: короткой конецъ веревки закрѣпленный однимъ концемъ за *обухъ* на *руслинѣ* идетъ другимъ своимъ концемъ въ *блокъ* *вплесненный* въ *бакштагѣ*, и проходя чрезъ оный ввязываютъ въ него *коушъ* или *блокъ*, съ которымъ *бакштагъ-тали* заложенныя за другой *обухъ* на *русленѣ* вколоченный основываются; *лопоря* (концы) отъ сихъ *талей* идутъ въ *портъ* или въ нарочно сдѣланную въ бордѣ диру обитую свинцомъ, (см: план. A, f″) проходятъ на *шканцы* и прочія мѣста куда слѣдуетъ, гдѣ тянутся и крѣпятся по способности.

Чертежъ IV. фиг: A.

Канарей стропъ

Стропка сдѣланная особеннаго роду съ очками, оная накладывается на *стенгу* ниже *салинга*, объемлетъ собою переносные *бакштаги*, очки съ зади связываются *бензелемъ* и помощію привязанной веревки (*), проходящей въ *блочикъ* подъ *салингомъ* прикрѣпленный, и оттяжки взятой отъ *стропа* на низъ, сей *стропъ* ходитъ по *стенгѣ* внизъ и вверьхъ свободно, и служитъ для того, что когда во время уменьшенія парусовъ называемыхъ *марсели*, *рея* находится въ разныхъ точкахъ *стенги*, глядя на сколько уменьшенъ парусъ, чрезъ что и переноситъ собою силу напора вѣтра

(*) Которая завязывается за сдѣланную при *стропѣ* лапку, для того, чтобы *стропъ* ровно ходилъ по *стенгѣ*; такъ и у оттяжки для сей же причины дѣлаютъ таковую же лапку. *Канарей стропъ* употребляется только тогда, когда состоитъ въ немъ надобность, въ прочее же время бываетъ онъ убранъ на *марсѣ*.

(дѣйствующій на *марсель*, а отъ онаго на *стенгу*); то въ таковомъ случаѣ *канарей-стропъ* объемлющій *стенгу* и заключающій въ себѣ *переносные бакштаги*, будучи опущеннымъ въ низъ по *стенгѣ*, а вмѣстѣ съ тѣмъ и заключенные въ *стропѣ бакштаги* ложатся по оной; гдѣ же сей *стропъ* остановится, то отъ той точки сказанные *бакштаги*, будучи въ косвенномъ положеніи вытянуты, удерживаютъ собою напряженіе *стенги* и тѣмъ облегчаютъ ее отъ напору вѣтра сообщаемаго ей чрезъ парусъ. Чертежъ III. фиг. N. и Планъ В.

Стенгъ-фордуны 41. After-back-stays. *Galhaubans.*

Смоленыя веревки наложенныя на *топъ стенги* сверьхъ показаннаго *такелажа* по парѣ на сторонѣ, держатъ *стенгу* съ зади. *Фордуны* опущаются на низъ и имѣютъ въ концахъ своихъ ввязанные *юфера* (*), которые съ *юферами* утвержденными на *русленяхъ* стягиваются *талрепами* и тѣмъ производится натягиваніе *фордуновъ*; толщина оныхъ есть почти $\frac{1}{3}$ діаметра своей *стенги*.

Стенгъ-штагъ 42. Top mast stays. *Etais des mât de hune.*

Смоленая веревка, которая держитъ *стенгу* спереди, накладывается на оную сверьхъ всего *такелажа огономъ*, (ожерелье или большая петля). Каждой *стен-*

(*) Сіи *юфера* одинаковой величины съ *юферами* въ *стенгъ-вантахъ* ввязанными (см: стр. 129 примѣч:); равно и на *русленяхъ* утвержденные *юфера для фордуновъ*, размѣромъ своимъ менѣе тѣхъ, что для *вантъ*; иногда они утвер-

Чертежъ III. фиг: N. и Планъ B.

ги штагъ проходитъ въ назначенное для него мѣсто, опускается на низъ, гдѣ вытягивается *талями* и крѣпится; толщина *штаговъ* полагается не много болѣе $\frac{1}{3}$ діаметра своихъ *стенгъ*.

Лосъ-стенгъ-штагъ 43. Top mast perventer stays. *Foux étai de perroquet.*

Смоленая веревка въ помощь къ *стенгъ-штагу* (42) во всемъ ему подобна идетъ ниже его, тянется согласно съ онымъ и крѣпится такъ какъ оный въ опредѣленномъ мѣстѣ. Толщина *лось-штаговъ* есть $\frac{1}{4}$ діаметра своихъ *стенгъ*.

Примѣчаніе: *Гротъ-стенгъ-штагъ* (42) проходитъ въ *блокъ* на *топѣ фокъ-мачты* (II) привязанный, а *гротъ-лось-стенгъ-штагъ* (43) въ *блокъ* надъ *фоковымъ швицъ сарвенемъ* къ *мачтѣ* прикрѣпленный; отъ коихъ опускаются они въ низъ на *бакъ* (см: пл: A. a‴), гдѣ и тянутся *гинсалии* (см: сл: г.). *Форъ-стенгъ-штагъ* (42′) и *форъ-лось-стенгъ-штагъ* (43′), проходятъ въ *шкивы* вставленые въ *чиксахъ* съ обѣихъ сторонъ *бушприта* (I) и идутъ по оному; тянутся *хватъ-талями* и крѣпятся на *бакѣ*.

Крюйсъ-стенги-штагъ (42″), идетъ въ *блокъ* надъ *гротовымъ швицъ-сарвенемъ* къ *гротъ-мачтѣ* (III) привязанный, тянется на *гротъ-марсѣ* (VII) гдѣ и крѣпится; *лось-штага* у сей *стенги* не бываетъ. Для названія каждаго изъ сихъ *штаговъ* прибавляется имя той *стенги*, на которую оный наложенъ, какъ на примѣръ: *гротъ-стенгъ-штагъ*, *гротъ лось-стенгъ-штагъ* и проч:

ждаются на особенныхъ небольшихъ *русленяхъ*, сдѣланныхъ отступя отъ настоящихъ не много къ кормѣ, гдѣ будучи утвержденными; служатъ единственно для натягиванія *стенгъ* и *брамъ-фордуновъ*.

Лось-штаги всегда идутъ ниже своихъ *штаговъ* для того, что по онымъ ходятъ косые паруса именуемые *стаксели*, и потому они будучи наложенными послѣ своихъ *штаговъ* пропускаются сквозь *огона-штаговъ*; впрочемъ можно оные прежде, а *штаги* послѣ, на *топъ-стенги* накладывать.

Чертежъ III. фиг. Н. и Планъ В.

Утлегерь. Jib bom. *Bâton de foc.*

Показанъ въ названіи деревъ подъ знакомъ (XVII). *Такелажъ* на него накладываемый и къ нему принадлежащій есть слѣдующій:

Утлегерь-фалъ 44. Jib boom Halliard. *Bâton de foc, drisse*

Веревка коею *утлегерь выстрѣливается* (выдвигается) впередъ, оная крѣпится однимъ концемъ за *обухъ* утвержденный въ *эзельгофтѣ бушприта* (XIII), а другой ея конецъ проходитъ въ *шкивъ*, въ *шпорѣ утлегеря* вставленный, обращается отъ онаго въ *блокъ* по другую сторону *эзельгофта* за *обухъ* привязанный, идетъ отъ него на *бакъ* (см: пл: А. а'''), гдѣ оный *фалъ* тянется и крѣпится въ опредѣленномъ мѣстѣ; толщина его есть почти $\frac{1}{5}$ діаметра *утлегеря*.

Утлегерь-пертъ 45. Jib boom Hors, or foot rope. *Bâton de foc marchepied.*

Веревка наложенная вдвое на конецъ *утлегеря* съ узлами, называемыми *мусинги*, идетъ по одну и другую сторону *утлегеря* и крѣпится у *эзельгофта* (XIII); служитъ для стоянія на оной людямъ, при убираніи *паруса* къ *утлегерю* принадлежащаго.

Чертежъ III. фиг. H. и Планъ B.

Утлегерь-бакштаги 46.
Jib boom back-stays.
Bâton de foc galhaubans.

Веревка наложенная вдвое на конецъ *утлегеря* держитъ оный съ боковъ; *утлегерь-бакштаги* продолжаются отъ конца по одну и другую сторону *утлегеря*, проходятъ сквозь *коуши* на *блинда-реѣ* (9) въ опредѣленномъ мѣстѣ (близь начала *нока*) привязанные, простираются на *бакъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Мартенъ-штагъ 47.
Martingal-stay.
Martingales-étai.

Веревка служащая къ утвержденію *утлегеря* съ низу; оная основывается слѣдующимъ образомъ: у *мартенъ-гика* (XIX) надъ верхнимъ *шкивомъ* дѣлается дира, въ которую продѣваютъ однимъ концемъ *мартенъ-штагъ*, а на другомъ его концѣ дѣлаютъ *кнопъ* (узелъ), которымъ оный *штагъ* дойдя до *мартенъ-гика* удерживается, и отъ онаго возвышается въ *блокъ* (*) къ концу *утлегеря* въ низу его привязанный, отъ коего простирается вверьхній *шкивъ* въ *мартенъ-гикѣ* вставленный возвышается отъ него въ *блочикъ* у *краговъ фока-штага* прикрѣпленный отъ коего и продолжается на *бакъ*. *Мартенъ-штаговъ* бываетъ два, оные основываются одинаково, и возвышаясь каждый отъ своего *мартенъ-гика* по ту и другую сторону *бушприта*, простираются на *бакъ*; гдѣ оные *штаги* тянутся и крѣпятся.

(*) *Блокъ* сей бываетъ двухъ-шкивный, для того, что отъ *утлегеря* сквозь его идутъ два *мартенъ-штага*.

Примѣчаніе: Толщина *утлегерь-пертовъ, бакштаговъ* и *мартенъ-штаговъ* есть $\frac{1}{4}$ толщины самаго *утлегеря.*

Чертежъ III фиг. Н. и Планъ В.

Бомъ-утлегерь. Jib bom royal. *Perroquet Tolant, Bâton de foc.*

Показанъ въ названіи деревъ подъ знакомъ (XVIII); вооруженіе его точно такое же какъ и *утлегеря,* съ приложеніемъ къ каждой вещи своего имени, какъ на примѣръ: *бомъ-утлегерь-бакштагъ* (46'), *бомъ-утлегерь-пертъ* (45') и проч:

Нижній бакштагъ или мартенъ-штагъ отъ бомъ-утлегеря 47'

Веревка наложенная вдвое на конецъ *бомъ-утлегеря,* простирается обоими концами косвенно въ низъ, изъ которыхъ каждой идетъ въ нижній *шкивъ* у одного и другаго *мартенъ-гика* (XIX) расположенный, отъ коихъ возвышается, тянется и крѣпится точно такъ какъ и *мартенъ-штагъ* (47) отъ *утлегеря* идущій.

фиг. О.

Примѣчаніе. Толщина *бомъ-утлегерь-пертовъ, бомъ-утлегерь-бакштаговъ* и *мартенъ-штаговъ* есть $\frac{1}{4}$ толщины *бомъ-утлегеря.* Между прочимъ какимъ образомъ *утлегерь* и *бомъ-утлегерь* присоединяются къ *бушприту,* о томъ было показано въ названіи деревъ на стр: 60.

За исключеніемъ выше показаннаго вооруженія второрыхъ частныхъ деревъ, для пособія въ крѣпкій вѣтръ *стенгъ-вантамъ* ( ) закладываются *тали* называемыя *шпансъ-тали,* для оныхъ нарочно накладываются на *топъ-стенги шкентеля* (*), за кои во время надобности закладываютъ сказанныя *тали,* коихъ нижній *блокъ* закладывается у края *марса,* гдѣ сіи *тали* вытягиваются и крѣпятся.

(*) Должно замѣтить, что сіи *шкентеля* слѣдуетъ прежде *стенгъ-вантъ* на *топъ-стенги* накладывать.

Чертежъ III. и Планъ В.

Такимъ образомъ показавъ вооруженіе вторыхъ частныхъ деревъ состоящихъ у *мачтъ* и *бушприта*, теперь слѣдуетъ вооруженіе третьяго частнаго дерева называемаго *брамъ-стенга*.

Брамъ-стенга. Top gallant mast. *Mâts de perroquet.*

Показана выше сего къ названіи деревъ подъ знакомъ (XXVIII и проч:); *такелажъ* къ ней принадлежащій и на нее накладываемый есть нижеслѣдующій (*).

Брамъ-ванты 48. Top gallant shrouds *Haubans du perroquet.*

Смоленыя веревки, которыя первыя накладываются на *брамъ-стенгу*, держатъ ее съ боковъ; онѣ проходятъ въ диры на оконечностяхъ у *краспицъ-салинговъ* сдѣланныя, и обитыя кожею,

---

(*) *Брамъ-стенги* поднимаются въ верхъ *горденемъ*, (см: сл: г.) и пропустивъ ихъ сколько нужно сквозь *салингъ* (XXI) и *брамъ-эзельгофтъ* (см: стр: 65 XXVII), прежде слѣдуемаго на нихъ такелажа, накладываютъ *брамъ-салингъ* (XXXI) подобно какъ *салингъ* на *стенгу*: къ нему прибиваютъ по сторонамъ его небольшія подушки, на которыя накладываютъ надлежащій *такелажъ*. *Брамъ-салинги* во всемъ подобны *салингамъ*, но размѣреніемъ своимъ немного больше чѣмъ въ половину ихъ; или $\frac{7}{12}$ длины одноимянныхъ имъ *салинговъ* при *стенгѣ*. Въ прочемъ ежели *брамъ-стенги* вооружаются безъ *бомъ-брамъ-стенгъ* (XXXV и проч:), то тогда поднявши ихъ пропускаютъ *флагштокъ* сквозь *салингъ* и *брамъ-эзельгофтъ* и вмѣсто подушекъ для такелажа, чтобы оной не перетирался, накладываютъ прежде всего на *брамъ-стенгу* веревочной *кранецъ* (веревочное кольцо), на которой и начинаютъ *такелажъ* послѣ накладывать. Между прочимъ должно замѣтить, что какъ *брамъ-стенга*, такъ и *бомъ-брамъ-*

откуда простираются по *стенг-вантам* вдоль оныхъ до *марса*, гдѣ вытягиваются *талрепомъ* проходящимъ въ *коуши*, изъ коихъ одинъ привязанъ у *юферса* подлѣ самаго *марса*, а другой находится въ концѣ *брам-ванты*. Толщина оныхъ есть $\frac{2}{5}$ толщины своей *брам-стенги*. Чертежъ III. фигура О. и Планъ В.

Примѣчаніе: Вмѣсто *ворита*, для натягиванія *брам-вант*, немного по ниже *салинга* вверьху *стенг-вант* привязываются поперегъ ихъ деревянныя распорки съ каждой стороны, между которыми основывается *стенговой швиц-сарвень* подобный нижнему *сарвеню* (см: стр: 24.), которой способствуетъ удерживать *стенг-ванты* въ настоящемъ ихъ положеніи, и подаетъ средство надежнѣе утвердить *брам-стенгу*; ибо при вытягиваніи *брам-вант*, (взятыхъ за *ворит*) *стенг-ванты* далеко бы отходили отъ *стенги* и чрезъ то обезображивало бы вооруженіе; а при томъ косвенное положеніе *брам-вант* при ихъ ипотенузѣ, не могло бы имѣть столько силы, сколько онѣ имѣютъ сѣченіемъ своимъ подъ тупымъ угломъ къ *стенг-вантам* тогда, когда бываютъ вытянуты.

стенга *выстрѣленныя* (или поднятыя вверхъ) стоятъ на *шлагтовах* (см: стр: 59 примѣчаніе); при *выстрѣливаніи* онѣ проходятъ между *лонг-салингами* и между двумя *краспицами*, кои въ переди *топу-стенги* находятся; переднимъ *краспицом* удерживается удаленіе ихъ отъ *топа*, а задній *краспиц* не допускаетъ при подниманіи и опусканіи ихъ, тереть наложенный на *топ* *стенги* *такелаж*.

Чертежъ III. фигура О. и Планъ В.

Брамъ-бакштаги 49.
Top gallant breast stays.
Galhaubans du perroquet.

Смоленыя веревки на корабляхъ по парѣ на сторонѣ, а на фрегатахъ и прочихъ судахъ по одному; послѣ *вантъ* на *брамъ-стенгу* наложенныя, идутъ отъ оной по одну и другую сторону, держатъ ее съ боковъ и опускаются на низъ къ *русленямъ* (21), гдѣ тянутся посредствомъ *талей* называемыхъ *брамъ-бакштагъ-тали* (см: ст: 131 примѣчаніе). Толщина *брамъ-бакштаговъ* есть $\frac{2}{5}$ толщины своей *брамъ-стенги.*

Брамъ-фордуны 50
Top gallant back-stays.
Galhaubans du perroquet.

Смоленыя веревки (есть то же что и *стенгъ-фордуны*, 41.), на корабляхъ бываетъ по парѣ на каждой сторонѣ *брамъ-стенги*, на фрегатахъ и прочихъ судахъ по одному на сторонѣ; онѣ накладываются на *брамъ-стенги* послѣ наложенія всего выше показаннаго *такелажа*, идутъ въ низъ къ малымъ *русленямъ* сдѣланнымъ позади большихъ ближе къ кормѣ, гдѣ тянутся чрезъ *юфера талрепами*; служатъ въ помощь *брамъ-вантамъ* для держанія *брамъ-стенги* съ зади. Толщина ихъ равна толщинѣ *брамъ-вантъ.*

Брамъ-штагъ 51.
Top gallant stays.
Etai de perroquet.

Смоленая веревка сверьхъ всего *такелажа* наложенная (*), держитъ *брамъ-стенгу* съ переди и идетъ отъ оной въ

(*) *Брамъ-штаги огоновъ* не имѣютъ такихъ какъ прочіе *штаги* (26. 42.); но на концѣ ихъ дѣлаютъ родъ *стропки*, которая плотно на 6 *рамъ-стенгу* накладывается.

низъ въ назначенное для него мѣсто, гдѣ тянется и крѣпится; толщина *брамъ-штаговъ* равна $\frac{1}{2}$ толщинѣ своихъ *брамъ-стенгъ*.

Чертежъ III фиг. О. и Планъ В.

Примѣчаніе: Гротъ-брамъ-штагъ (51), идетъ отъ *гротъ-брамъ-стенги* (XXVIII) на *форъ-салингъ* (XXII), гдѣ у *форъ-брамъ-эзельгофта* (XXVII) привязывается *блокъ* или въ который оный *штагъ* проходитъ, откуда опускается въ низъ (XVIII), гдѣ тянется и крѣпится. *Форъ-брамъ-штагъ* (51') идетъ вдѣланный *шкивъ* или привязанный *блокъ* на концѣ *утлегеря* (XVII), отъ коего простирается на *бакъ*, гдѣ тянется и крѣпится. *Крюйсъ-брамъ-штагъ* (51"), идетъ въ *блокъ* привязанный у вершины *топа гротъ-мачты* (III), отъ коего опускается сквозь *марсъ* на *палубу*, гдѣ тянется и крѣпится.

Брамъ-гордень 52 Top-gallant-rope. *Cartaheu du perroquet.* Несмоленая веревка служащая къ подниманію и опусканію *брамъ-стенгъ* (также и *брамъ-реевъ*); одинъ конецъ сего *горденя* закрѣпляется за *обухъ* вбитый въ низу *брамъ-эзельгофта*, а другой его конецъ проходитъ чрезъ *шкивъ* находящійся въ *шпорѣ брамъ-стенги*, откуда идетъ въ *блокъ* привязанный по другую сторону къ нижней грани тогожъ *эзельгофта* и опускаясь на низъ тянется; онъ заступаетъ мѣсто *вынтрепа* (см: стр: 130), для поднятія *брамъ-стенги*; когда же оная поднята и стоитъ на *шлагтовѣ*; тогда *брамъ-гордень* употребляютъ для поднимания и опусканія *брамъ-реевъ*, о чемъ въ своемъ мѣстѣ будетъ показано.

Чертежъ III. фиг. О. и Планъ В.

Бомъ - брамъ-стенга. Top gallant royal mast. *Mât de perroquet volant.*

Показана выше сего въ названіи деревъ подъ знакомъ (XXXV); *такелажъ* къ ней принадлежащій и на нее накладываемый есть во всемъ подобный тому какъ и на *брамъ-стенгѣ* (XXVIII); но именуется съ приложеніемъ слова *бомъ-брамъ* (*) какъ на примѣръ: *бомъ-брамъ-ванты* (55), *бомъ-брамъ-фордуны* (56) и *бомъ-брамъ-штагъ* (57). Всѣ сіи веревки толщину имѣютъ въ таковой же пропорціи къ своимъ *бомъ-брамъ-стенгамъ*, какъ первыя къ *брамъ-стенгамъ*; также основываются, проходятъ, тянутся и крѣпятся подобно первымъ въ опредѣленныхъ для нихъ мѣстахъ, что ясно изображено на *планѣ В.*

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ корабляхъ *брамъ* и *бомъ-брамъ-эзельгофты* (**) оборачиваютъ назадъ для того, чтобы *брамъ-стенгу* и *бомъ-брамъ-стенгу выстрѣливать* (поднимать) и опускать позади *стенги*; чрезъ то полагаютъ удобнѣе спускать во время крѣпкаго вѣтра *брамъ-стенги* безъ всякаго препятствія парусу именуемому *марсель*, который можно нести во всю *стенгу*, или имѣть съ желаемымъ числомъ *рифовъ*; (см: сл. р.) при обыкновенномъ же спущеніи *брамъ-стенги*, *марса рей* болѣе нельзя поднять по *стенгѣ*, какъ до конца опущенной *брамъ-стенги.*

(*) Вмѣсто прибавленія всего слова *бомъ-брамъ* употребляютъ сокращенно слово *бомъ*, какъ на примѣръ: *бомъ-ванты*, *бомъ-штагъ* и проч:

(**) Случается также, что *бомъ-брамъ-стенги* вмѣсто *эзельгофта* высторѣливаются сквозь желѣзный бугель на *топъ брамъ-стенги* наложенный, который оборачиваютъ назадъ.

Брамъ-флагштоки Ensin staff on the mast heads. *Bâton de commandement.* Показаны выше сего въ названіи деревъ подъ знакомъ (XXXVI и проч.); они составляютъ оконечность верхней части *брамъ* или *бомъ-брамъ-стенги* и оснастки никакой при себѣ не имѣютъ. Чертежъ III. и Планъ В.

Трюмъ-штаги 58 Тонкія смоленыя веревки, которыя идутъ отъ самаго окончанія *флагштока*, такъ какъ *брамъ* и *бомъ-брамъ-штаги* (51 и 57) проходятъ къ своимъ опредѣленнымъ мѣстамъ, гдѣ тянутся и крѣпятся; что ясно изображено на *планѣ В.*

Примѣчаніе: На оконечностяхъ *брамъ-флагштоковъ* накладываются *клоты* (см: стр. 69 *z*) съ вдѣланными въ нихъ маленькими *шкивами*, сквозь которые продѣваютъ тонкіе *лини* или *фалы*, именуемые *сигнальные фалы* (7); они служатъ для поднятія *вымпела* (6), (см: стр: 69 примѣч.), *сигнальныхъ флаговъ* и проч. Симъ оканчивается показаніе всего такъ называемаго *стоячаго такелажа*, коего каждая вещъ показана и изъяснена по рознь въ собственномъ своемъ имени; кромѣ того въ объясненіи плановъ (приложенномъ въ концѣ книги), какое бы наименованіе ни встрѣтилось съ прибавленіемъ имени *мачты*, *стенги* и прочаго, то должно смотрѣть изъясненіе онаго въ собственномъ его имени, какъ напримѣръ: *Планъ В, фокъ-ванты* (24'); (смотри стран: 112 *ванты*). *Крюсъ-стенгъ-фордуны* (41''), *гротъ-брамъ-штагъ* (51), (смотри: *стенгъ-фордуны* (46), *брамъ-штагъ* (51); такимъ образомъ и все прочее.

Во время отакелаживанія *мачтъ*, *стенгъ*, *брамъ-стенгъ* и проч. производится отдѣленной частію людей *отакелаживаніе* или *вооруженіе реевъ*, о коихъ теперь предлагать станемъ.

Вооруженіе Реевъ.

Чертежъ IV. и Планъ С.

Вооружить *рей*, значитъ *оснастить* (*отакелажить*) оный, или привязать къ нему всѣ слѣдующія принадлежности, для укрѣпленія, управленія и дѣйствія онымъ.

Всѣ *реи* будучи подняты на корабль (*) вооружаются на низу, а потомъ къ своимъ надлежащимъ мѣстамъ вооруженные поднимаются, гдѣ основываютъ всѣ принадлежащія для дѣйствія ими снасти, проводятъ оныя въ опредѣленныя для нихъ мѣста и тѣмъ приводятъ каждый *рей* въ настоящее его положеніе. Названіе *реевъ* показано было выше сего на страницѣ 77 и проч., теперь слѣдуютъ принадлежности къ *вооруженію* оныхъ.

Грота-рей 1.
Main yard.
Grande vergue.
Фока-рей 2.
Fore yard.
Verque de misaine.

Такъ называемые нижніе *реи* (показанные выше сего на стр: 77 и проч.), *вооружаются* совершенно одинаково; веревки, которыя на нихъ накладываются и вообще всѣ принадлежности къ нимъ суть слѣдующія:

Чертежъ IV. *Грота-рей* 1.

Гардель блоки *a*.
Jeer-blocks.
Poullies de drisse.

Трехъ шкивные *блоки*, изъ которыхъ одинъ прикрѣпляется на самой срединѣ нижняго *рея* (**), а другой наклады-

---

(*) О поднятіи *реевъ* на корабль показано въ *Опытѣ Морской Практики* въ § 146 и прочихъ.

(**) При томъ соблюдаютъ, что бы *шкивы гордель-блока* смотрѣли вдоль корабля, и для сего *остропливаютъ* его двумя *стропами*, у коихъ оставляютъ длинныя *очки* (петли), коими обнимаютъ *рей* на срединѣ, гдѣ и затягиваютъ ихъ подъ низомъ *бензелемъ*.

ваетcя сверьхъ всего *такелажа* на *топъ мачты*, гдѣ и *задраивается* (крѣпко затянуть), будучи взятъ между *лонгъ-салингами* (V) въ переди передней *краспицы*; оба сіи блока единственно служатъ для поднимнія и опусканія *нижняго рея*.

Чертежъ IV и Чертежъ III. фиг: D.

Гардель *b*.
Jeers.
Drisses des basses vergues.

Не смоленая веревка, которая основывается между *гардель-блоками* (a), или лучше сказать, вся сія основа вмѣстѣ называется *гардель*; оная служитъ для поднимнія на свои мѣста и опусканія на низъ *нижнихъ реевъ*. Толщина ея есть не много менѣе $\frac{1}{4}$ діаметра своего *рея*.

Чертежъ IV фиг. B.

Примѣчаніе: Прежде сего въ нашемъ флотѣ употребляли двое *гарделей*: то есть, каждая изъ оныхъ была расположена для поднимнія и опусканія *рея*, по одну и по другую сторону *мачты*, но оныя по неудобству вовсе вышли изъ употребленія. Опыты доказали весьма многія выгоды одной *гардели* противу прежде бывшихъ двухъ; во первыхъ, *рей* обращаясь почти на одной точкѣ и будучи *гарделью* и *боргъ найтовомъ* отведенъ далеко отъ переднихъ *вантъ*, чрезъ то легче и больше *бросопится*. Во вторыхъ, что не опуская *нижнихъ реевъ* можно спустить *стенги* (*). Въ третьихъ *рей* отведеный сею *гарделью* да-

(*) Англичане при блокадѣ непріятельскихъ портовъ, во время крѣпкихъ вѣтровъ на открытыхъ рейдахъ, почти всегда дѣлаютъ такъ, что спустивъ *стенги*, нижнія *реи* оставляютъ на своихъ мѣстахъ для того, дабы на всякой случай быть готову вступить хотя *подъ нижніе паруса*; слѣдовательно необходимость и нужда во всѣхъ случаяхъ есть великой наставникъ и учитель, чрезъ что открытъ и сей способъ (имѣть одну *гардель*) сколько удобной, столько же и полезной.

лѣе отъ *мачты* при подниманіи и опусканіи его, совсѣмъ не третъ *мачту*, и сверьхъ того поднимается меньшимъ числомъ людей; кромѣ сихъ способовъ, чрезъ таковую перемѣну *гарделей*, у которой *лопарь* таковой же толщины, какъ и былъ при двухъ, вооруженіе дѣлается чище, а притомъ какъ въ *тросахъ*, такъ и въ *блокахъ* экономія вдвое сохраняется.

Чертежъ III. фиг: D. и Чертежъ VI. фиг: c. Боргъ стропъ *c*. Top-chains. *Chaines de vergue.*

Коротkой *стропъ* (*) взятый между *лонгъ-салингами* и чрезъ мачтовый *эзельгофтъ* (X) съ зади *стенги* и впереди *стропа гардель блока* (a), въ нижнемъ его концѣ (или петлѣ) имѣетъ ввязанный *коушъ* (см: общ. понят. 15.), которой съ *коушемъ* прикрѣпленнымъ на срединѣ *рея* (впереди наложеннаго на оную *гардель блока*), стягивается *найтовомъ* тогда, когда бываетъ *рей* поднятъ къ своему мѣсту. Во время похода *рей* виситъ на *боргѣ* и *гардель* ослабляется для удобнаго *обросопиванія реемъ*; во время же сраженія *борги* сіи употреблялись изъ желѣзныхъ цѣпей.

(*) *Стропъ* или *стропка* называется родъ петли, или *огона сплесненнаго* (см: общ: пон. 19.) и собою составляющаго ничто иное какъ кольцо; *стропы* большіе и малые употребляются для обнятія кругомъ разнаго рода вещей, *стропки* же служатъ единственно для *блоковъ* и *коушей* (см: чертежъ III. фиг. *i.* и *k.*); слѣдуетъ замѣтить, что *боргъ-стропъ* сокращенно называется *боргъ*.

Примѣчаніе: дабы *гардель* и *боргъ* между собою нетерлись, то промежду ими кладется на *лонгъ-салингахъ* надежная деревянная около фута толщиною подушка, которую для лучшаго сохраненія показанныхъ веревокъ, должно обшивать кожею. Чертежъ IV. фиг. B. и фиг: c.

Коушъ для боргъ-стропа. Thimble. *Cosse.*

Желѣзное съ плоскими загнутыми краями кольцо (*); одно изъ таковыхъ ввязывается въ конецъ *борга*, а другое въ два коротких разрубленныхъ *стропа*, которыми *придраивается* (затягивается) на срединѣ *рея*, такимъ образомъ, что два конца обнимаютъ *рей*, по одну сторону *гардель-стропа*, а другіе два по другую сторону онаго стягиваются на задней части *рея бензелями* (см: общ: пон. 9.); а иногда *коушъ* сей крѣпится въ одномъ кругломъ вдвое взятомъ *стропѣ*, и сверьхъ *реи* подъ самымъ *коушемъ* натуго *бензелемъ задраивается* и берется одною половиною по одну, а другою по другую сторону *гардель-стропа*; чрезъ что сей нижній *коушъ* будучи въ одинаковомъ положеніи съ верьхнимъ (т: е: вдоль *реи* разположенные) способствуютъ весьма много для основы *боргъ-найтова*; при томъ соблюдаютъ, чтобъ *коушъ* на *рею* наложенный былъ уклоненъ нѣсколько къ *носу* на такую пропорцію,

(*) Иные употребляютъ *для борга коушъ* некруглой, а въ видѣ трехъ-угольной фигуры, или наподобіе стремени.

Чертежъ IV. фиг: B.

что когда *рей* будетъ висѣть на *борегъ-стропѣ*: то что бы *бугеля* для *лисель-шпиртовъ* на *нокахъ* были не много наклонны въ передъ корабля, а *гардель-блокъ* къ кормѣ.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ *борегъ* дѣлаютъ съ зади *гарделя*, то есть, что онъ лежитъ на самомъ *краспицѣ*, а *стропъ-гардель-блока* на подушкѣ; сіе употребляютъ для того, чтобы *рей* при *бросопкѣ* отъ мачты весьма далеко не отдалялся и не ложился бы на *штагъ* (см: стр: 114), а притомъ во время килевой качки ежели *рей* слишкомъ удаленъ отъ *мачты*, то оный болѣе *балансируетъ* (раскачивается), особенноже при боковой качкѣ можетъ имѣть большое движеніе, наипаче тогда, когда корабль поворачиваетъ чрезъ *фордевиндъ* (по вѣтру) и для того *бей-футы* не должны быть много раздернуты; въ прочемъ опытность и искуство всегда соблюдутъ сіи недостатки.

Чертежъ IV. *Грота-рей I.*

Бей-футы *d.*
Truſs-parrels.
Racage à l'anglоise.

Двѣ толстыя обшитыя кожей веревки, въ каждомъ концѣ своемъ имѣютъ *вплесненные* (или ввязанные) *коуши*; онѣ прикрѣпляются къ *рею* не далеко отъ *гардель-блока* (a), будучи расположены въ ровномъ разстояніи по обѣ его стороны такъ, что *бейфутъ* объемлющій *рей* перевязывается *бензелями*, (см: общ. пон: 9) оставляя одинъ свой конецъ короткой, а другой висячій и длинной. Равно и съ другой стороны *гардель-блока*, другая таковая же веревка объемлетъ *рей* и подобно первой къ нему прикрѣпляется. Ког

даже *рей* находится при *мачтѣ*, то длинной конецъ *бейфута* съ правой стороны будучи обнесенъ около *мачты*, продѣвается въ *коушъ* короткаго конца съ лѣвой стороны, а длинной конецъ сей послѣдней, также обнесенный около *мачты* продѣвается въ *коушъ* короткаго конца *бейфута* съ правой стороны, и такимъ образомъ оба длинные конца объемлютъ *мачту* и опускаются на низъ, гдѣ закладываются за нихъ *тали* называемыя *бейфутъ-тали*, коими *бейфуты* натягиваются.—Вся сія основа вмѣстѣ называется *бейфутъ*, оный опускается и поднимается съ *реемъ* и служитъ для присоединенія *рея* къ *мачтѣ*. Чертежъ IV. *Грота-рей I.*

Примѣчаніе: Дабы *бейфуты* на *мачтѣ* не приходили на крестъ, то короткіе концы ихъ должно класть такимъ образомъ: чтобъ одинъ короткой конецъ съ *коушемъ* шелъ сверьху *рея* на низъ, а другой съ низу *рея* на верьхъ и оба на вольной сторонѣ; тогда основанные *бейфуты* будутъ лежать по *мачтѣ* параллельно. Чертежъ X. фиг: 8.

На нѣкоторыхъ корабляхъ *бейфуты нижнихъ реевъ* вмѣсто обыкновеннаго ихъ положенія сверьху въ низъ направленнаго, берутся обратно простираясь съ низу на верьхъ (*), и *бейфутъ-тали* закладываются за *обухи* въ мачтовомъ *эзельгофтѣ* находящіеся. Во время стоянія корабля на якорѣ выбираются *лопаря* ихъ на *марсы*, дабы около *мачты* было менѣе сборныхъ *снастей* и

(*) Для лучшаго направленія *бейфутовъ* прибиваются къ *гиксамъ* (см. стр. 54 g.) планки съ *роульсами*, чрезъ которыя *бейфутъ* простирается вверьхъ и идетъ въ надлежащемъ направленіи, какъ изображаетъ на чертежѣ X фигура A.

Чертежъ X. фиг: 8.

чрезъ то они казались бы чище; въ бытность же корабля подъ парусами при таковомъ основанiи *бейфутовъ лопаря* (концы *талей*) ихъ, для натягиванiя спускаются по мачтѣ на низъ; въ прочемъ можно оные оставлять для натягиванiя вовсе на *марсѣ*. Выгоды отъ основанiя таковымъ образомъ *бейфутовъ* суть тѣ, что легче можно его раздергивать (ослаблять) и густота *такелажа* у *мачты* находящаяся будетъ меньше.

На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ вмѣсто *бейфута* за заднюю *краспицу* (см: стр. 55. VI.) закладываютъ *тали*, которыхъ другой *блокъ* съ *гакомъ* закладывается за *коушъ стропа* къ нижней *реи* прикрѣпленнаго, а *лопарь* берется на *марсъ*, гдѣ и тянется; сей способъ находятъ весьма удобнымъ для натягиванiя, раздергиванiя, и убиранiя *бейфута*.

Чертежъ IV. *Грота-рей* I.

Перты *e*.
Horses or foot-ropes.
Marche-pieds.

Смоленыя веревки, которыя первыя накладываются на *ноки реевъ*; оныя идутъ отъ одного конца *рея* къ другому подъ низомъ его, и служатъ для стоянiя на нихъ людямъ у *рея*, какъ то: во время взятiя *рифовъ*, отдаванiя и *крѣпленiя парусовъ* и проч., на самыхъ *нокахъ* сдѣланные *перты* называются *нокъ-перты*.

Ундеръ-перты *f*.
(или подпертки)
Stirrups.
Etrier ou estrope de marche-pied.

Короткiя смоленыя веревки, у коихъ одинъ конецъ оканчивается плетенкою, которая завертывается кругомъ *рея* и прибивается къ ней гвоздями, а въ другомъ имѣютъ ввязанный *коушъ*, сквозь который *пертъ* (e) проходитъ до опредѣленной степени такъ, что бы люди стоящiе на *пертѣ* могли

удобно лежать грудью на *реѣ* во время отдаванія и подбиранія *паруса*, и для того по обѣ стороны *коуша*, на *пертѣ* дѣлаются *мусинги* (узлы), дабы оный болѣе надлежащаго положенія не переходилъ въ ту или другую сторону. Чертежъ IV. *Грота рей* 1.

Нокъ-талишкентель *g*. Yard-arm pendent. *Pendeur du bout de vergue.*

Короткая смоленая веревка, которая послѣ *пертовъ* на *ноки реевъ* накладывается; въ концѣ своемъ имѣетъ *коушъ* (*) за который *гакомъ* закладываются *тали* называемыя *нокъ-тали*; оныя служатъ вмѣстѣ съ другими *талями*, или особенно, для подъема на корабль тяжестей и *гребныхъ судовъ*.

Примѣчаніе: У двухъ только нижнихъ *реевъ* у *грота* и *фокарея* дѣлаются *нокъ-тали*, частныя имена ихъ суть: *гротъ-нокъ-тали* и *форъ-нокъ-тали*. *Тали* сіи будучи подвѣшенными висятъ у каждаго *нока*, *лопоря* ихъ тянутся и крѣпятся на *шканцахъ* и на *бакѣ*; когдаже оныя бываютъ безъ употребленія, тогда подтягиваются къ *рею*, дабы не висѣли: веревка служащая для подтягива-

(*) Гораздо удобнѣе вплеснивать *блокъ* прямо въ *шкентель*, ибо *гаки* при подъемѣ тяжестей часто ломаются, а на малыхъ судахъ вмѣсто *шкентеля* привязываютъ къ *рею коушъ* и *нокъ-тали*, за оный закладываютъ только тогда, когда оныя нужны бываютъ. Замѣтить должно на всегда то, что накладывается на одинъ *нокъ-рея*, точно такимъ же образомъ и на другой его *нокъ* оное кладется, одинаково располагается, крѣпится, и одно наименованіе имѣетъ; только съ означеніемъ стороны, на которой находится; какъ на примѣръ: *нокъ-тали* на *правой* и *нокъ-тали* на *лѣвой* и проч.

нія оныхъ называется *опалдерЪ*; оная однимъ концемъ привязывается за стропку верхняго *блока* сихъ *талей*, а другой конецъ ея продѣвается въ два *блочка* (*); изъ которыхъ одинъ привязанъ къ *рею* въ разстояніи отъ *нока* на длину *шкентеля*, а другой около средины *рея*, сквозь которые оная веревка проходитъ, опускается на низъ на палубу, гдѣ тянется и крѣпится.

Чертежъ X. фиг: 8.

На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ *нокЪ-тали*, когда не бываетъ въ нихъ надобности, убираются вовсе; но когда же понадобится поднимать *гребное судно*, или какую другую тяжесть, то имѣется у *нокЪ-талей* особенной длинной *шкентель*, который крѣпится, (или имѣющимся въ концѣ *гакомЪ* закладывается) за *мачтовой-эзельгофтЪ*; потомъ оный же *шкентель* прихватывается къ *ноку нижняго-рея* посредствомъ особаго толстаго *штерта* (конецъ веревки), имѣющаго въ одномъ концѣ своемъ *коушЪ*, которой ходитъ свободно по упомянутому *шкентелю*. Чрезъ что на какомъ угодно разстояніи можно прикрѣпить оный *шкентель* къ *рею*.—Выгода отъ сихъ *нокЪ-талей* вопервыхъ есть та, что не нужно уже имѣть *перевей-топенантовЪ*, ибо *шкентель* ихъ служитъ вмѣсто оныхъ, а во вторыхъ по причинѣ всегдашней ихъ уборки вооруженіе казаться будетъ чище.

БРАСЪ-БЛОКИ *h*. Brace Block. *Poulie de bras.* Чертежъ IV. *Грота-рей 1.*

Блоки наложенные послѣ *шкентелей* (g) на ноки *рея*; (**) веревки проходящія чрезъ оные называются *брасы*.

(*) Вмѣсто блочковъ лучше къ срединѣ рея съ зади прибивать двѣ планки со шкивами въ таковомъ точно разстояніи, какъ сказано о блочкахъ.

(**) На многихъ судахъ бываютъ сіи блоки ввязаны *вЪ шкентеля*, съ которыми они накладываются на *ноки рея*, что почитаютъ удобностію къ перемѣнѣ браса если оный порвется, или во время сраженія буде оный перебьетъ и проч. но *со шкентелями* блоки закручиваются и чрезъ то препятствуютъ свободно идти *брасу*,

БРАСЪ *k.* Barce *Bras.*

Чертежъ IV. *Грота-рей 1.* и Планъ С.

Симъ именемъ вообще у каждой *реи* называется несмоленая веревка присоединенная просто или посредствомъ *шкентелей* или *блоковъ* къ *ноку рея*; посредствомъ *брасовъ* поворачиваютъ *рей* въ ту и другую сторону, чрезъ что *рея* дѣлаетъ съ *килемъ* корабля (см. пл. А. А.) уголъ, и тѣмъ приводится во всякое желаемое положеніе, что и называется по *морскому*: *обрасопить рей.* Для наименованія каждаго *браса* прибавляется всегда имя той *реи*, при которой онъ находится, на примѣръ: *грота-брасъ.* The main braces. *Les bras de la grande-vergue:* и прочія.

Примѣчаніе: *Грота-брасъ* называется *брасъ-грота-рея;* оный однимъ концемъ крѣпится у внѣшняго края *гака-борта*, а другой его конецъ проходя чрезъ *брасъ-блокъ* (h) наложенный на *нокъ-рея*, возвращается въ *шкивъ* находящійся у *гака-борта* въ *клампѣ* вставленный. Многіе для способности подлѣ самаго сего мѣста привязываютъ

что весьма затрудняетъ во время поворотовъ, и потому оные вовсе выходятъ изъ употребленія. Нынѣ обыкновенно накладываютъ одни блоки на *ноки-реевъ* просто въ *стропѣ*, соблюдаютъ при томъ, что бы шкивы имѣли близкое къ горизонтальному направленіе; впрочемъ можно накладывать *стропъ съ коушемъ*, къ коему уже долженъ быть присоединенъ въ противную сторону другой *коушъ* съ *блокомъ* такъ, что *коушъ* у *блока* вертикаленъ *къ коушу* въ *стропѣ* на *нокъ* наложенному, а чрезъ то *блокъ* и *шкивъ* его *горизонталенъ* (что ясно изображено на чертежѣ IV фиг. D.)

одно - шкивной блокъ, что служитъ удобствомъ скорѣе перемѣнить его ежели *шкивъ* повредится; отъ сего *блока* простирается *брасъ* черезъ *ютъ* на *шканцы*, гдѣ тянется и крѣпится за планку въ опредѣленномъ мѣстѣ по близости прибитую; для сего браса прикрѣпляются къ *бизань-вантамъ шкентеля съ коушами*, сквозь которые его проводятъ; оное дѣлаютъ для того, дабы вовремя поворота при большой слабинѣ сего *браса* незакидывало его за пушки. *Фока-брасъ* (k′) называется *брасъ фока-рея*, (5) оный однимъ своимъ концемъ закрѣпляется за *огонъ грота-штага* (26), а другой его конецъ идетъ въ *брасъ-блокъ* (h) наложенный на *нокъ-рея*, и обращаясь отъ онаго, проходитъ въ три *блока*, изъ коихъ одинъ привязывается къ томуже *огону*, а другiе два подъ *гротъ-марсомъ* (VII) прикрѣпляются; откуда опускается на низъ въ *шкивъ кнехта*, съ зади *гротъ-мачты* (III) на шканцахъ утвержденнаго (см. пл. А. g.), гдѣ тянется и крѣпится за оный *кнехтъ* или за планку подлѣ его прибитую. *Бегенъ-брасъ* (k″) есть *брасъ бегенъ-рея* (10); у сего *рея ноки* дѣлаются длиннѣе въ пропорцiи противу прочихъ *реевъ* (*), на оные накладываются *брасъ-блоки* (h), въ кои проходитъ *бегенъ-брасъ*; который крѣпится за заднюю *гротъ-ванту* (см: пла: С.) на противной сторонѣ того *нока*, отъ котораго оный идетъ, и возвращаясь къ *бегенъ-рею*, проходитъ чрезъ *блокъ* наложенный на *нокъ* его, идетъ отъ онаго въ *блокъ* къ той же *гротъ вантѣ* привязанный немного ниже закрѣпленнаго перваго его конца; отъ котораго *блока* опускается въ низъ *въ шкивъ* вдѣланный въ *кофель планку*, на *шканцахъ* у *борта*; гдѣ тянется и подлѣ сего мѣста крѣпится.

План С.

(*) Единственно для того *ноки* сего *рея* дѣлаются длиннѣе прочихъ *реевъ*, дабы отнести *бегенъ брасъ* ближе къ standardинѣ *рея*, ибо еслибы оный шелъ отъ настоящаго положенiя *ноковъ*, то долженъ бы былъ задѣвать за *гротъ брамъ фордуны*, и проч.

Топенантъ-блокъ *l.* Lift blocks *Poulie de Balancine.*

Одно-шкивной блокъ стропомъ наложенный на *нокъ-рея,* послѣ всего показаннаго *такелажа,* оный служитъ для основы веревки именуемой *топенантъ.* При наложеніи сего блока на *нокъ* уклоняютъ его нѣсколько къ кормѣ.

Чертежъ IV. *Грота-рей 1.* и Планъ C.

Топенантъ *m.* Lift. *Balancine.*

Симъ именемъ вообще у всѣхъ *реевъ* называется несмоленая веревка, которая держитъ *рей* (съ одной и другой стороны) *горизонтально*; дѣйствіемъ ея даютъ *реи* желаемое косвенное положеніе, что и называется по морскому *отопить рей.* При наименованіи каждаго *топенанта* прибавляется всегда имя той *реи,* при которой оный находится, напримѣръ: *грота-топенантъ* the main lifts. *Les balancines de la grande vergue* и проч.

Примѣчаніе: Топенанты нижнихъ реевъ (то есть *грота* и *фока-рея*) основываются нынѣ слѣдующимъ образомъ: берутъ кругомъ *мачтоваго эзельгофта* длинной *стропъ,* или *кневень,* отъ коего идутъ концы родъ *шкентелей* съ ввязанными въ оконечностяхъ ихъ *одношкивными блоками;* также и на *эзельгофтѣ* прикрѣпляются по ту и другую его сторону по *одно-шкивному блоку* (*). Наложивъ обыкновен-

(*) Иные для чистоты, прикрѣпляютъ *блоки* сіи на переди самаго *эзельгофта,* давъ имъ направленіе подъ тупымъ угломъ; въ прочемъ ввязываютъ оные въ одинъ стропъ, которой накладываютъ съ зади *стенги* на *эзельгофтъ,* и съ низу задраиваютъ оный крѣпко *бензелемъ,* соблюдая чтобъ блоки по ту и другую сторону *эзельгофта* оставались въ надлежащемъ положеніи.—Должно замѣтить, что вся сія основа *топенантовъ* дѣлается такимъ образомъ для того, чтобъ *топенантъ* къ *стенгъ-вантамъ* не прижимало и оныхъ имъ не терло.

ным образомъ *топенантъ* плотно на *нокъ-рея,* сдѣланнымъ на одномъ концѣ его *огономъ,* прижимаютъ его къ самому *стропу топенантъ блока* (*l*); (*) другой же конецъ сего *топенанта* продѣваютъ сквозь *блокъ* ввязанный въ концѣ идущаго отъ *эзельгофта шкентеля,* отъ коего опускаютъ *въ топенантъ-блокъ* на *нокѣ-рея* наложенный; откуда оный *топенантъ* возвышается къ блоку у самаго *эзельгофта* привязанному, отъ куда опускается на низъ въ *кнехтъ* (см: пла. A. e″) гдѣ тянется и крѣпится въ опредѣленномъ мѣстѣ. У *бегенъ-рея* (10) *топенантъ* основывается просто, идетъ отъ *элельгофта* въ блокъ на *нокѣ-рея* наложенный и обращаясь къ *блоку* у *эзельгофта* привязанному опускается на низъ, гдѣ тянется и крѣпится въ опредѣленномъ мѣстѣ на *ютѣ* (см: пла. A, t″). Многіе имѣютъ *топенанты* у сего *рея* одинакіе.

Планъ C.

Марса-шкотъ-блокъ *n.*
Sheets block.
Poulies d' ecout.

Блокъ стропомъ наложенный на *нокъ-рея* послѣ всего показаннаго *такелажа*, служитъ для проходу сквозь его веревки именуемой *марса-шкотъ*; при наложеніи сего *блока на нокъ-рея*, уклоняютъ его нѣсколько къ носу карабля; для сохраненія его кладутъ на *реѣ* плетенныя подушки называемыя *легъвантъ*, длиною въ толщину противу блока.

Примѣчаніе: Кромѣ наложенныхъ на каждомъ *нокѣ-рея марса-шкотъ-блоковъ* (n); около середины *рея* по ту и другую сторону *гардель-блока* (a) съ низу привязывается по

(*) Многіе полагаютъ лучше сначала накладывать *огонъ лопоря топенанта,* а потомъ блокъ для него; послѣ чего *огонъ лопоря-марса-шкота* и самой *шкотъ-блокъ* (разумѣется когда двойной *шкотъ*); вообще же оное дѣлаютъ для того, чтобы отдалить *топенантъ* отъ *марса-шкота,* дабы они одинъ объ другой не терлись.

одно-шкивному блоку ('п); ибо *шкоты* проходя чрезъ *ноковые* *блоки* идутъ въ сіи съ низу привязанные и опускаются на низъ въ *шипъ-битсы* (см. пл. А. к'.), гдѣ оныя *шкоты* тянутся и крѣпятся; дабы блоки сіи во время натягиванія *шкотовъ* не прижимались къ *рею*, то на вершины ихъ накладывается короткой *стропъ* (*прихваченный у стропки каждаго блока бензелемъ*) называемый *шпанъ-стропъ*, которымъ оба *блока* удерживаются въ одинаковомъ другъ отъ друга удаленіи. Также въ разныхъ мѣстахъ *рея* привязываются небольшіе блоки *для гитовыхъ* и *гарденей*. Кромѣ сего съ зади и съ низу у нижнихъ *реевъ* отъ средины къ *нокамъ* привязываютъ гладкіе, то есть Голандскіе *маты*, дабы *рей* не терло снастями, а при *обрасопкѣ вантами*. Таковымъ выше показаннымъ образомъ *нижнія реи* вооружаются; по приуготовленіи *рея* приводятъ его въ настоящее положеніе и поднимаютъ къ надлежащему мѣсту; тогда основавъ и вытянувъ всѣ состоящія при немъ снасти и уровнявъ *лисель-шпирты* (см. стр. 86. примѣ.), будетъ находиться оный *рей* готовымъ ко всѣмъ дѣйствіямъ.

Чертежъ IV. *Грота-рей* I.

Вооруженіе марса-реевъ.

Гротъ-марса-рей 2.
Main topsail yard
vergue de grand hunier.

Форъ-марса рей 6
Fore topsail yard
vergue du petit hunier.

Крюйсель-рей 11
Mizen topsail yard
Vergue seche ou vergue de fougue.

Такъ называемые *марса-реи* показанные выше сего на стран: 78 и проч. онѣ вооружаются совершенно одинаково; веревки которыя на нихъ накладываются и вообще всѣ принадлежности къ нимъ суть слѣдующія:

Чертежъ IV. *Гротъ-марса-рей г.* и Планъ C.

Перты *e*.
Horse or foot-rope
Marche-pied.

Смоленыя веревки, которыя первыя накладываются на *ноки марса рея,* идутъ отъ одного конца къ другому подъ низомъ его; служатъ для стоянія людямъ у *марса-рея,* во всемъ подобны *пертамъ* у *нижнихъ-реевъ* (показаннымъ на стран: 149).

Ундеръ-перты *f*.
Stirrups.
Estropes ou etriers de marche-pied.

Означаютъ тоже, что у *нижнихъ-реевъ* подъ симъ названіемъ показанные на страницѣ 149).

Брасъ-блоки *o*.
Brace blocks.
Poulie de bras.

Одно-шкивные блоки наложенные на *нокъ-марса-рея* послѣ *пертовъ*; веревки проходящія чрезъ оные называются *марса брасы.*

Марса Топенантъ *p*.
The main top lifts.
Les balancines du grand hunier.

Несмоленая веревка однимъ своимъ концемъ закрѣпляется за *топъ-стенги,* а другимъ концемъ проходитъ въ *блокъ* на *нокѣ-марса-рея* наложенный, отъ кого идетъ вверьхъ и проходитъ въ *блокъ* (*), ввязанный вверьху между двухъ

(*) Сей *блокъ* называется *комель-блокъ*, оный всегда бываетъ съ двумя *шкивами,* въ одинъ изъ нихъ проходитъ *марса-топенантъ,* а въ другой веревка именуемая *рифъ-талишкентель* Reef-Tackles. *Palans de ris,* обѣ сіи веревки опущаются на низъ, тянутся на *палубѣ* и крѣпятся въ опредѣленномъ мѣстѣ. *Комель-блокъ* ввязанный въ *стенгъ-ванту* изображенъ на чертежѣ IV. фиг. E. частные же имена *топенантовъ* показаны въ объясненіи плана C.

стенгъ-вантъ выше *воршта* (см: стр: 138), откуда опускается на низъ въ тотъ же *кнехтъ*, гдѣ и *грота-топенантъ* (*т*) проходитъ (см: план: А. е″.), гдѣ тянется и крѣпится. Дѣйствіе *марса-топенантовъ* есть таковое же, какъ показано *топенантъ* на страницѣ 154 (см. *т.*).

Чертежъ IV, *Гротъ-марса-рей 2.* и Планъ С.

Примѣчаніе: Марса-топенанты наименованіе свое имѣютъ съ прибавленіемъ той *марса-реи* при коей они находятся, какъ напримѣръ: *форъ-марса-топенантъ* The fore top lifts. *Les balancines du petit hunier.* (p′) и проч.; каждый изъ *марса-топенантовъ* основывается одинаково, то есть, отъ *нока-марса-рея* восходитъ въ одинъ изъ *шкивовъ комель-блока*, что въ *стенгъ-вантѣ* ввязанъ (см: чер: IV фиг. Е); отъ коего опускается на низъ, гдѣ проходитъ въ другой *шкивъ* того самаго *кнехта*, куда проведенъ *топенантъ* отъ *нижняго рея* при той же *мачтѣ* состоящаго, гдѣ тянется и за оный *кнехтъ* крѣпится (см: пл: А. е″.).

Марса-рей бейфуты *q.* Top sail yard Truſs-parrel. *Racage du grand hunier.*

Довольно толстая веревка обшитая кожей, въ одномъ концѣ имѣетъ *очко* (небольшую петлю), симъ концемъ немного отступя отъ средины *марса-рея* охватывается такъ, что *очко* остается съ низу немного на зади *рея*, гдѣ и кладется *бензель*. Другой же конецъ обнимая *стенгу* съ зади, идетъ по другую ея сторону съ верьху *марса-рея* и также ее обхватываетъ и *бензелемъ* связывается; потомъ свободной конецъ его вторично обнимаетъ *стенгу* и дойдя до *марса-рея* пропускается въ упомянутое *очко*, гдѣ самъ за себя *бензелемъ* закрѣпляется.

Чертежъ X. фиг: 9.

Примѣчаніе: Многіе дѣлаютъ *бейфуты* на *марса-реяхъ* двойные, такимъ образомъ: двѣ веревки имѣющія на обоихъ концахъ ввязанные *коуши*, изъ которыхъ одна обойдя *стенгу* серединою, а концами по низу *рея* выходитъ своими *коушами* на верьхъ; равно и другая веревка обойдя *стенгу* срединою, идетъ концами поверьхъ *рея* и такимъ образомъ *коуши* придутся верхней и нижней веревки одинъ противу другаго; гдѣ сопротивъ лежащія стягиваются *бензелями* (*); при семъ соблюдаютъ, чтобъ верхняя веревка была короче нижней, и дабы съ зади *стенги* обѣ веревки лежали параллельно соединенными и не расходились, то по сторонамъ ихъ прихватываютъ *бензельками*, и тѣ двѣ, которыя ходятъ по *стенгѣ* обшиваются кожей; сего рода *бейфуты* когда ослабнутъ, то ихъ скоро и удобно можно стянуть.

Драйрепъ-блоки *r*.
Tye-block.
Poulie d'itague.

Одношкивные блоки привязанные къ *марса рею*, немного отступя отъ его средины, по ту и другую сторону оной; чрезъ каждой изъ сихъ *блоковъ* проходитъ веревка называемая *драйрепъ* (Tye *itaque.*), одинъ конецъ сего *драйрепа* закрѣпляется за *топъ стенги* подъ *салингомъ* (XXI.), отъ куда опускается въ сей привязанный на *реѣ блокъ* и обращается отъ него вверьхъ въ *блокъ* (съ каждой стороны) подъ *салингомъ* на *топъ стенги* наложенный; отъ котораго опускается въ низъ (**), гдѣ въ концѣ

(*) Что должно дѣлать такъ, чтобъ *коуши* приходились на верьху *рея* выше привязки *паруса*.

(**) *Драйрепы* всегда оставляютъ такой длины, что вовремя поднятія до мѣста *марса-рея*, *блокъ* ввязанный въ *драй-*

своемъ имѣетъ ввязанный *двухъ-шкивный блокъ*, чрезъ которой основываются *тали* именуемыя *марса фалъ* (The haliards of the top sail yards. *Drisses des huniers*), посредствомъ онаго каждая *марса-рея* (2) поднимается вверьхъ, и опускается на низъ. *Марса-фалы* тянутся по удобности, и крѣпятся въ опредѣленныхъ для ихъ мѣстахъ (см: пл. А"m и'"1.). Чертежъ IV. *Гротъ марса-рей 2.* и Планъ С.

Примѣчаніе: При подниманіи и опусканіи *марса-рея*, дабы *марса-фалъ* некрутился и шолъ бы всегда въ одинаковомъ положеніи; то для сего у верхняго *блока* дѣлается *стропка* съ *коушемъ* надѣтымъ на *стенгъ-фордунъ* (см: стр. 132.); одинъ конецъ *стропки* сей привязывается къ срединѣ за *стропъ* того *блока*, къ которому прикрѣпленъ *драйрепъ*, на такомъ разстояніи, какъ оный *блокъ* удаленъ отъ *стенгъ-фордуна*; въ другой же ея конецъ ввязывается *коушъ*, которой свободно ходитъ по *стенгъ-фордуну* и чрезъ то всегда *блокъ* идетъ вверьхъ и опускается въ низъ въ одинаковомъ положеніи и не ударяется о *марсъ* при отдаваніи *марса фала*. Нижній же *блокъ* для основы *марса-фала*, дѣлается на *верклюгѣ*, который всегда закладывается верклюжнымъ своимъ *гакомъ* за *обухъ* вбитый въ *руслинѣ* (см: чертежъ III. фиг: R.)

МАРСА-БРАСЪ г. The top braces. *Les bras des huniers* Общее имя *брасовъ* принадлежащихъ къ среднимъ на мачтахъ *реямъ*; оные проходятъ въ *блоки* (о) наложенные на *Гротъ марса-рей 2.*

репѣ съ другимъ *блокомъ* (съ коимъ основывается *марса-фалъ-лопарь*) заложеннымъ на *руслинѣ*, не сходился на нѣсколько футъ. Въ прочемъ должно замѣтить какъ съ одной стороны, такъ и съ другой равно и подобно *марса-фалъ* основывается.

ноки марса-реевъ. Дѣйствіе *брасовъ* показано выше сего у нижнихъ *реевъ* (см: стр. 152).

Чертежъ IV. *Гротъ-марса-рей 2.* и Планъ С.

Примѣчаніе: *Гротъ-марса-брасъ* называется *брасъ гротъ-марса-рея* (2); для сего *браса*, кругомъ *бизань-мачты* обносится почти у *ворштъ стропъ* (см: общ. пон. 19), въ концы котораго наподобіе *шкентелей* ввязано по *блоку*, каждый *брасъ* закрѣпляется за *огонъ-штага* проходитъ въ *брасъ-блокъ* (о) на *нокѣ марса-рея* наложенный, отъ онаго обращается въ *блокъ* въ *стропѣ* ввязнный и опускается на *шканцы* въ *кнехтъ* на противъ *бизань-мачты* у *борта* утвержденный, тянется на *шканцахъ* и крѣпится за оный *кнехтъ* (*). *Форъ-марса-брасъ*, есть *брасъ форъ-марса-рея* (6), оный закрѣпляется у *огона гроташтага* и во всемъ подобно основывается какъ *фока-брасъ* (см: стр: 153); проходитъ на *шканцы* (см: пл. A, g.) въ опредѣленной для сихъ *брасовъ кнехтъ*, гдѣ оные *брасы* тянутся почти всегда согласно и крѣпятся за *кнехтъ*, или нарочно вбитыя для ихъ *планки*. *Крюсель-брасъ* есть *брасъ крюсель рея* (11), оный однимъ своимъ концемъ закрѣпляется у задней *гротъ-ванты*, (смо: пл: С) основывается съ *крюсель-реемъ* во всемъ подобно какъ *бегенъ-брасъ* (см: стр. 153); тянется всегда согласно съ

(*) На нѣкоторыхъ корабляхъ коренные концы *гротъ-марса-брасовъ* крѣпятся за *топъ-крюсъ-стенги*, а ходовые проходятъ въ *блоки* на *нокахъ марса-рея* наложенные, и отъ оныхъ идутъ въ другіе *блоки* на *бизань-мачтѣ* подъ *бегенъ-реемъ* прикрѣпленные. Выгода такимъ образомъ основанныхъ *марса-брасовъ* есть та, что по подъемѣ *рея*, оный *брасопится* гораздо легче, но выгода сія сопряжена съ тѣмъ неудобствомъ, что при килевой качкѣ тяжело бываетъ *крюсъ-стенгѣ*. *Гротъ-марса-брасъ* проводятъ также къ *фокъ-мачтѣ* и опускаютъ на низъ. Въ прочемъ всякой можетъ *брасы* сіи основывать по способности и удобству своего судна.

онымъ на *шканцахъ* гдѣ и крѣпится въ опредѣленномъ мѣстѣ (*).

Чертежъ IV. *Гротъ-марса-рей 2.* и Планъ С.

Брамъ-штотъ-блоки 5. Sheet Blocks. *Poulies des écoutes.*

Блоки, въ которые проходятъ веревки называемыя *брамъ-шкоты.* Накладываются послѣднія на каждый *нокъ марса-рея.*

Примѣчаніе: *брамъ-шкотъ-блоковъ* бываетъ съ каждой стороны по два, одинъ на *нокѣ рея* наложенъ, а другой немного отъ средины отступя къ *ноку*, съ низу *марса-рея* привязывается. Такимъ образомъ всѣ *марса-реи отакелаживаются*, кромѣ выше показаннаго вооруженія въ разныхъ мѣстахъ на *марса-реяхъ*, привязываются небольшіе *блоки* для проходу чрезъ оные веревокъ называемыхъ *гитовы* и *гордени*, оными подбирается *парусъ* присоединяемый къ сему *рею*; также на обоихъ концахъ *рея* при самомъ окончаніи *ноковъ*, вдѣлывается по одному *шкиву*, въ которые проходятъ веревки отъ края паруса съ каждой стороны простирающіеся въ оный *шкивъ*, восходятъ вверьхъ въ одинъ изъ *шкивовъ комель-блока*, что въ *стенгъ-вантѣ* ввязанъ; отъ коего опускается каждая на низъ, гдѣ и тянется *талями*; сія веревка называется *рифъ-тали-шкентель*; а *тали*, коими оная тянется именуются *рифъ-тали* (**).

За исключеніемъ всего выше показаннаго почти на одной четверти *марса-рея*, но немного ближе къ *драйрепъ блоку*, кладется по *стропѣ* съ *коушемъ* на каждой *сторонѣ рея*; за которыя закладываются (въ случаѣ надобности) *штормъ*-

(*) Многіе дѣлаютъ такъ, что для *крюсель-браса* привязываютъ *блоки* у *топа гротъ-мачты* подъ самымъ *эзельгофтомъ*. *Блоки* для *брамъ-брасовъ* у *стенговаго швицъ-сарвеня*, а для *крюсель-булиня* за вторую или за третью *путинсъ-ванту*; сіе дѣлаютъ единственно для чистоты, что бы *блоковъ* менѣе было видно, и снасти шли одна по другой непримѣтно.

(**) О *рифъ-таляхъ* будетъ объяснено ниже сего, гдѣ слѣдуетъ.

Чертежъ IV. *Гротъ марса-рея 2.*

тали, коихъ другой *блокъ* когда *рифы* взяты, закладывается за *стропъ* обнесенный кругомъ *стенги*; когда же *марсели* закрѣплены, то берется за *обухъ* утвержденный въ *эзельгофтѣ*.

По наложеніи на *марса-реѣ* всего выше показаннаго, поднимаютъ каждую изъ оныхъ на свое мѣсто, гдѣ присоединяютъ ее *бейфутомъ* (q) къ *стенгѣ*, основываютъ и вытягиваютъ всѣ состоящія при нихъ *снасти* уровнявъ *марсывые лисель-шпирты* (см: стр: 86), и тогда находится оный *рей* готовымъ ко всѣмъ дѣйствіямъ.

Кромѣ показанныхъ *марса-реевъ*, есть *рея* на *бутпритѣ* (I) называемая *блинда-рея*, (9) оная размѣреніемъ своимъ равна *форъ-марса-рею*; но вооружается совсѣмъ особеннымъ образомъ, и будучи присоединена къ *бушприту*, служитъ приономъ непосредственно къ утвержденію съ боковъ *утлегеря* и *бомъ-утлегеря*.

Блинда-рей 9.
Sprit-sayl yard.
Vergue de civadiere

Показанъ выше сего на страницѣ 82. подъ знакомъ (9). Сей *рей* вооруженъ также бываетъ какъ и *марса-реи*: *перталми*, *топенантами* и *брасами*; сіи послѣднія у сего *рея* называются особенно: *блинда-трисы*; каждая изъ сихъ показанныхъ при семъ *реѣ* снастей, дѣйствіе производитъ таковое же, какъ было сказано у прочихъ *реевъ*.

Примѣчаніе: Блинда-рей къ опредѣленному своему мѣсту (на *бушпритѣ*) поднимается *фаломъ*, которой основывается между *блокомъ* привязаннымъ на срединѣ *рея* и *блокомъ* прикрѣпленнымъ за *обухъ* вбитый съ низу *бушприта* въ *эзельгофтѣ*, или поблизости его въ самомъ *бушпритѣ*. По поднятіи же къ своему мѣсту, присоединяется оный *рей* къ *бушприту* посредствомъ *бейфута*, и во время похода виситъ онъ на особенномъ *стропѣ* родъ *борга* сдѣланномъ и на *бейфутѣ*; который будучи присоединенъ

плотно къ *бушприту*, не допускаетъ *блинда-рею* отъ онаго отдаляться. Не далеко отступя отъ *ноковъ* сего *рея* привязываются къ нему *коуши*, съ каждой стороны по три, одинъ подлѣ другаго расположенные (*); въ первые отъ *ноку* проходятъ веревки отъ *бомъ-утлегеря* идущія, называемыя *бомъ-утлегерь-бакштаги*; а во вторые два отъ *ноку*, идутъ веревки отъ *утлегеря* именуемыя *утлегерь-бакштаги* (см. стр. 135.), кои простираются на *бакъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся. Чертежъ IV. *Блинда-рей* 9.

Вооруженіе брамъ-реевъ.

Гротъ-брамъ-рей 3. Main tor-gallant yard. *Vergue de grand perroquet.*

Форъ-брамъ-рей 7. Fore top-gallant yard. *Vergue de petit perroquet.*

Крюсъ-брамъ-рей 11. Mizen tor-gallant yard. *Vergue de perruche.*

О сихъ *реяхъ* показано выше сего на страницѣ 79, и проч; оныя состоятъ подъ знаками 3. 7. 11, отакелаживаются какъ одна такъ и другая одинаково. Веревки, которыя на нихъ накладываются и вообще всѣ принадлежности къ нимъ суть слѣдующія. *Гротъ брамъ-рей* 3.

БРАМЪ-ФАЛЪ 1. The haliards of the top gallant yard *La drisse du grand hunier.*

Несмоленная веревка служащая для подниманія *брамъ-рея* вверьхъ *брамъ-стеньги* (см: стр. 65.) и опущенія его на низъ оной, до опредѣленнаго мѣста; для сего

(*) На иныхъ судахъ вмѣсто *коушей* дѣлаютъ въ *блинда-реѣ шкивы*, вставляя оные въ томъ направленіи какъ идутъ *бакштаги*.

Чертежъ IV.
Гротъ-брамъ-рей 3.
и
Планъ С.

посрединѣ *брамъ-рея* привязывается *стропъ* съ *коушемъ*, за которой закладывается *гакъ* его *драйрепа* (т: е: того самаго *фала*, которой поднимаетъ и опускаетъ *рею*) проходящаго въ *шкивъ* вдѣланный въ *топѣ брамъ-стенги* и продолжающагося отъ онаго въ низъ подъ *марсъ*, гдѣ ввязывается въ него *блокъ*; которой основывается веревкой съ другимъ блокомъ утвержденнымъ или заложеннымъ на *палубѣ*, что вообще и называется *брамъ-фалъ* или *брамъ-гинецъ* (*). При вытягиванiи онаго (*на палубѣ*) *брамъ-рей* подымается вверьхъ, а при отдачѣ опускается въ низъ на свое опредѣленное мѣсто.

Бей-футъ u.
Truſs-parrel.
Racage a l'angloise.

Веревка или короткой *стропъ*, который объемлетъ *брамъ-стенгу* и присоединяетъ къ ней *брамъ-рей*; оный составляется подобно какъ *бейфуты* у *марса-реевъ* (см: стр. 158), съ тою только разницею, что длинный конецъ его здѣланный петлею, объемля *брамъ-стенгу* накладывается на *очко* или петлю у *брамъ-рея* прикрѣпленную, гдѣ и закладывается *кневенсомъ* (деревяннымъ гвоздемъ). Сiе дѣлается для того, чтобы *брамъ-рей* скорѣе можно было освободить при спускѣ его совсемъ на низъ.

(*) *Гинцами* называются малыя тали, которыхъ оба блока суть одношкивные.

Перты и ундерперты *е. f.*
Horse, or foot-rope
Marche-pied.

Накладываются первыя на *ноки брамъ-реевъ*, оные составляются по мѣрѣ своей точно такъ, какъ показаны выше сего *перты* у прочихъ *реевъ* (см: стра: 149), и служатъ для стоянія людямъ у *брамъ-рея* во время подбиранія или отдаванія *паруса*.

Чертежъ IV.
Гротъ-брамърей 3,
и
Планъ С.

Брамъ-брасы v.
Tob gallant braces.
Les bras du perroquet.

Общее имя брасовъ принадлежащихъ *брамъ-реямъ*, оные накладываются просто *огономъ* на каждый *нокъ-брамъ-рея*, отъ куда идутъ къ опредѣленнымъ для ихъ мѣстамъ, опускаются на низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся.—Дѣйствіе *брасовъ* показано выше сего у нижнихъ реевъ (см. стр. 153).

Брамъ-топенанты w.
Top gallant lifts.
Les balancines perroguet.

Общее имя *топенантовъ* при *брамъ-реяхъ* состоящихъ, оные накладываются просто огонами на каждый нокъ *брамъ-рея*, отъ которыхъ идутъ въ *комель блочки* ввязанные на каждой сторонѣ вверьху *брамъ вантъ*, отъ коихъ опускаются на *марсъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся. Дѣйствіе топенантовъ по мѣрѣ своей есть то же, какъ выше сего показано у прочихъ *реевъ* (см: стр. 154).

Примѣчаніе. Какъ *брамъ-брасы*, такъ и *брамъ-топенанты* собственное свое названіе имѣютъ съ приложеніемъ имени той *брамъ-реи*, при которой они находятся, какъ на примѣръ: *гротъ-брамъ-брасъ*, *форъ-брамъ-топенантъ* и проч. *Брамъ-топенанты* основываются всѣ одинаково чрезъ *комель-блочки* ввязанные въ *брамъ-ванты*, отъ коихъ опускаются на *марсъ* (см: м.); а

Чертежъ IV. и Планъ С.

брамъ-брасы основываются слѣдующимъ образомъ, именно: *гротъ-брамъ-брасы* идутъ отъ *ноковъ гротъ-брамъ-рея* въ *блочки* привязанные подъ *крюйсъ-салинголъ* (XXIII) отъ коихъ опускаются на низъ въ *шкивъ въ кофель-планкѣ* (см. пла. A, d'''.) на *ютѣ* или на *шканцахъ*) вставленный, гдѣ оные брасы тянутся и крѣпятся.—*Форъ-брамъ-брасы* идутъ отъ *ноковъ форъ-брамъ-рея* въ *блочки*, привязанные подъ *гротъ-салинголъ* (XXI), отъ коихъ опускаются на низъ въ *кафель-планку* (см: пл. A, d'''.) на *шканцахъ* въ *бортѣ* утвержденную, гдѣ оные *брасы* тянутся и крѣпятся.—*Крюйсъ-брамъ-брасы* идутъ отъ ноковъ *крюйсъ-брамъ-рея* въ *блочки* къ *гротъ-стеньвантамъ* по способности привязанные, отъ коихъ опускаются на низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся.—Между прочимъ должно замѣтить, что у *брамъ-реевъ брасы* и *топенанты* ихъ, *огонами* своими связываются вмѣстѣ, дабы удобнѣе было снимать оные съ *нока-рея*; ибо *брамъ-реи* на военныхъ судахъ во время стоянія на якорѣ при захожденіи солнца всегда на низъ опускаются (*), а при восхожденіи опять на верьхъ поднимаются; что и означаетъ по утру начатіе всѣхъ работъ, а въ вечеру окончаніе оныхъ; изключая необходимости, гдѣ дѣйствіе происходитъ по мѣрѣ надобностей.

Чертежъ X. фиг: 10.

(*) Для спуску *брамъ-реевъ* при *отакелаживаніи* ихъ, привязываютъ около средины *нока* (или на $\frac{1}{4}$ длины) каждой *брамъ-реи коушъ*; въ которой проходитъ *штертъ* съ ввязаннымъ въ концѣ его *коушемъ*, чрезъ которой пропускаютъ *брамъ-гордель*, служащій для подъема и спуску *брамъ-рея*; оное производится посредствомъ такъ называемаго *собаки-блока*, который есть ничто иное, какъ простой *остропленный блокъ* небольшой величины, имѣющій вверьху своего *стропа* ввязанный *коушъ*, подлѣ коего привязываются два короткіе конца съ *очками*, коими охватывается *брамъ-стенга* съ зади такъ, что когда очки сойдутся между собою, то закладываются *кневнемъ*, чрезъ что и составляется при ономъ *блокѣ и брамъ-стенгѣ* родъ *бейфута*.

Когда же надобно спускать *брамъ-рею*, то продѣваютъ *брамъ-гордень* сквозь сказанный *собаку-блокъ* и *гакъ брамъ-драйрепа*, освободя отъ *брамъ-реи* закладываютъ за *коушъ собаки-блока*, начинаютъ тянуть

Гротъ-бомъ-брамъ-рей 4. Main-Royal yard. *Vergue de grand perroquet volant.* **Форъ бомъ-брамъ-рей 8.** Fore royal yard. *Vergue de petit perroquet volant.* **Крюйсъ-бомъ-брамъ-рей 12.** Mizen roayl yard. *Vergue de petit perroquet volant.*

О сихъ реяхъ показано выше сего на страницахъ 79, 80, 82, гдѣ и состоятъ онѣ подъ знаками 4. 8 и 12; Оныя вооружаются какъ одна, такъ и другая одинаково, имѣютъ при себѣ *топенанты* и *брасы*, которые проходятъ въ опредѣленныя для нихъ мѣста и тянутся на *марсахъ*; *бомъ-брамъ-реи* присоединяются къ своимъ *бомъ-брамъ-стеньгамъ бейфутомъ* таковымъ же точно, какъ и у *брамъ-реевъ*; поднимаются же вверьхъ и опускаются въ низъ по *бомъ-брамъ-стеньгѣ* веревкой именуемой *бомъ-брамъ-фалъ*.

Чертежъ IV. *Бомъ-брамъ-рей 4.* и Планъ С.

брамъ-гинецъ, а *брамъ-гордень* раздергиватъ, и когда *собака-блокъ* съ (продѣтымъ въ немъ) *брамъ-горденемъ*) поднимется вверьхъ къ *шкиву брамъ-стеньги*, тогда закрѣпляютъ *брамъ-гинецъ* и вытягиваютъ выше упомянутый *штертъ* на *салингѣ*, отъ чего *брамъ-гордень коушемъ-штерта* притягивается къ прикрѣпленному на *реѣ коушу*; а конецъ *штерта* завязывается на срединѣ *рея* за тотъ самый *коушъ*, въ которой *брамъ-драйрепа гакъ* закладывается. Учинивъ все сказанное вынимаютъ кневень изъ *брамъ-бейфута* и закрѣпивъ на одной сторонѣ *брамъ-топенантъ* и *брамъ-брасъ*, поставивъ по человѣку на *стеньъ-ванты*, *салинги* и на *брамъ-эзельгофтъ*, также на *марсахъ* къ закрѣпленному *топенанту*, а въ низу на закрѣпленный *брамъ-брасъ* и довольное число людей на *брамъ-гинецъ*. Устроивъ все оное, *брамъ-рей* готовъ къ спущенію на низъ, и при словѣ *поворачивай:* въ моментъ тянутъ *брамъ-гордень* и *брамъ-топенантъ*, осаживаютъ *брамъ-брасъ*; съ сказаннымъ словомъ человѣкъ въ семъ мѣстѣ стоящій на *эзельгофтѣ* оттолкнетъ *брамъ-рея*, что способствуетъ съ осаживаніемъ *брамъ-браса*, къ тому, что бы при сильномъ размахѣ *брамъ-рея*, не сломить рожковъ *у салинга*. По поворотѣ *травятъ брамъ-гордень* и опускаютъ *рей* на низъ; при чемъ снимаютъ *брамъ-топенантъ* и *брамъ-брасъ*, и на самый *нокъ рея* накладывается *стропка*, которая всегда на *брамъ-горденѣ* находится; сіе дѣлается для того, чтобы *нокъ* не отходилъ отъ *брамъ-горденя* и *рей* шелъ бы прямо на низъ; равно и для того, чтобы при подъемѣ менѣе задѣвалъ

Чертежъ X. фиг. 10.

Примѣчаніе: Бом-брам-фалы дѣлаютъ нынѣ такимъ образомъ, что въ настоящій конецъ сего *фала* (идущаго отъ *бом-брам-стенги* въ низъ), немного выше *марсу вплесниваютъ* (присоединяютъ) конецъ веревки ровной толщины *бом-брам-фалу*, отъ чего и составляется отъ сего *фала* два хвоста, изъ которыхъ одинъ берутъ на правую, а другой на лѣвую сторону; способъ сей служитъ удобствомъ подъ *парусами* вытягивать *бом-брам-фалъ* на навѣтренной сторонѣ, и чрезъ то замѣняетъ онъ для *бом-брам-стенги* вмѣсто *бакштага*.

Чертежъ X. фиг: 8.

Бом-брам-реи вмѣстѣ съ *брам-реями* опущаются на низъ, при поворотѣ ихъ употребляютъ всѣ тѣ же средства, что и при *брам-реяхъ*, (то есть продѣваютъ конецъ *штерта* съ *коушем* сквозь *коуш* на *бом-брам-реѣ* привязаннымъ и проч.), только на мѣсто *брам-горденя* употребляется при нихъ *бом-брам-фалъ*; въ прочемъ *огона топенантов* и *брасов* ихъ также связываются вмѣстѣ, дабы удобнѣе было снимать оные съ *ноку-рея*. Притомъ должно замѣтить, что при поворотѣ оныхъ *реев* на каждой *мачтѣ: брам-рея* и *бом-брам-рея* ворочаются въ противную сторону, дѣлая въ пересѣченіи между собою фигуру на крестъ; сіе дѣлается для того, чтобы удобнѣе было на противныхъ сторонахъ снимать *брасы* и *топенанты*, что всегда производится съ отличной расторопностію; ибо въ семъ дѣйствіи заключается морское щегольство, гдѣ малымъ

верхній *нок* и удобнѣе его можнобы было отводить.—Во время же подъему *брам-реев* вверьхъ, когда оныя придутъ къ надлежащему мѣсту, то надѣваютъ *брам-брасы* и *брам-топенанты* и поднимаютъ оную до мѣста, когда же *рея* будетъ готова къ тому, чтобъ поворотить, то на одной сторонѣ раздергиваютъ *топенант* вовсе а на другой выбираютъ слабину, и со словомъ *поворачивай:* отдаютъ *штерт* съ *коушем*, вытягиваютъ *брам-топенант* на одной, а *брам-брас* на другой сторонѣ; по томъ выровнявъ *брам-топенанты* и *брам-брасы*, заложивъ *гак брам-драй репа* и *брам бей-фут*, оставляютъ *брам-рею* въ настоящемъ его положеніи.

числомъ людей употребленное проворство, снаровка и избѣжаніе запутанности снастей, даютъ полное превосходство противу тѣхъ, гдѣ оное дѣйствіе съ замедлѣніемъ производится.

Гикъ 14.
Main boom.
Gui.
Гафель 15.
Gaff.
Pie vergue à corne.

Показаны выше сего на страницѣ 82 и 84, подъ знаками 14 и 15. Сіи продольныя деревья имѣютъ также свое вооруженіе, которое производится слѣдующимъ образомъ:

Чертежъ IV фиг. B. и Планъ C.

Гикъ перты *x.*
Spauker bom Horse
Gui Marche-pied.

Веревки наложенныя на конецъ *гика*, по обѣ его стороны идущія и продолжающіяся до *гака-борту*, гдѣ немного ослабивъ ихъ за самый *гикъ* прикрѣпляютъ; онѣ имѣютъ на себѣ *кнопы* (узлы) и служатъ для стоянія людямъ при уборкѣ паруса состоящаго у *гика.*

Гикъ топенантъ-штерты *y.*
Laniard of the Main boom lift.
Gui Balancine.

Несмоленыя короткія двѣ веревки, въ концы коихъ ввязаны *коуши*, сквозь которыя проходятъ *гикъ-топенанты*. Сіи *штерты* ни что иное, какъ конецъ веревки (длиною въ 8 или 10 футъ), сложенный по поламъ и *выблиночнымъ* узломъ наложенный отступя отъ внѣшняго конца къ *гака-борту*, почти на $\frac{1}{8}$ всей длины *гика*. Они служатъ въ помощь *топенантамъ* для поддерживанія *гика.*

Гикъ-бакштаги *z*
Main boom pendents.
Gui galhaubans.

Довольно длинные *шкентели* наложенные на самой конецъ *гика*, въ концахъ своихъ имѣютъ ввязанные *коуши* за которые закладываются *гинцы* (см:

Чертежъ IV. фигура B. и Планъ C.

сл. *г.*) идущія къ краю *борда* по объ стороны *гика*; оныя способствуютъ переводить *гикъ* въ ту и другую сторону.

Гикъ-тали *z'*.
Main-boom-tackle.
Palans de Gui.

Тали заложенныя за *обухъ* вбитый въ *бордѣ* внутри корабля и за *коушъ стропа* кругомъ *гика* взятаго близъ того мѣста, гдѣ *гикъ* имѣетъ свое сѣченіе съ *гака-бортомъ*. *Гикъ тали* располагаются равно: однѣ по одну, а другія по другую сторону *гика*; оными удерживается *гикъ* всегда въ таковомъ положеніи, какое требуетъ направленіе паруса при немъ состоящаго.

Гикъ-топенантъ *а*.
Topping lift.
Gui Balancine.

Несмоленыя веревки, которыя накладываются на конецъ *гика*, служатъ къ поддерживанію его горизонтально; ибо *гикъ* однимъ своимъ концемъ упирается въ *бизань-мачту* (IV) и къ оной *бейфутами* (*) присоединенъ, а на другомъ его концѣ наложены сіи *топенанты*, которые основываются различно. Нынѣ большею частію основываютъ оные такимъ образомъ: *гикъ-топенанты*, идущіе отъ *нока*, проводятся сквозь *коуши гика-топенантъ-штертовъ* (у), отъ коихъ простираются онѣ

(*) *Бейфутъ* у *гика* есть веревка обшитая кожею, идущая отъ одной *лапы гафеля*, объемлетъ собою *бизань-мачту*, и возвращаясь къ другой *лапѣ* подлѣ оной закрѣпляется.

въ *блоки* подъ *крюсъ-марсомъ* (*) съ каждой стороны *бизань-мачты* прикрѣпленныя, отъ которыхъ опускаются въ низъ въ *шкивы* планокъ пришитыхъ къ *гику* по обѣ его стороны съ наружной части близь *гака-борта*; пройдя сквозь оныя планки, въ концы сихъ *топенантовъ* ввязываются *коуши*, которые стягиваются посредствомъ *хватъ-талей* съ таковыми же *коушами* въ особомъ *стропѣ* находящимися, и прикрѣпленными на *гикѣ* подлѣ самой *бизань-мачты* (**), чрезъ которые натягиваютъ *гикъ-топенанты* до надлежащаго положенія. Чертежъ IV. фигура B. и Планъ C.

Гафель-раксы *b'*. Gaff parrell. *Pie vergue à corne Racage.*

Родъ *бейфута*, или нанизанные на веревку деревянные шарики объемлющіе *бизань-мачту*, коими *гафель* къ ней присоединяется; посредствомъ сего, *гафель* удобнѣе поднимается по оной *мачтѣ* вверьхъ и опускается на низъ. Нынѣ большею частію *гафель* ходитъ по *тресель мачтѣ* (стр: 52 примѣч.), присоединяется къ оной *бейфутомъ*, который обшиваютъ кожей. фигура F.

(*) У иныхъ *блоки* сіи привязываются за *топъ-бизань-мачты* подъ *эзельгофтомъ*.

(**) Гораздо удобнѣе вмѣсто наложеннаго *стропа* съ *коушами*, вколачивать по ту и по другую сторону *гика* небольшіе *обухи*.

Чертежъ IV. фиг. В. и Планъ С.

Гафель-гордель *c'* Gaff jears. *Pie vergue à corne Drisse.*

Несмоленая веревка основанная между двумя *двухъ-шкивными блоками*, изъ которыхъ одинъ наложенъ на *топъ бизань-мачты* (IV) и опущенъ съ зади ея между *лонгъ-салингами* въ низъ подъ *марсъ* (IX); а другой *блокъ остропленный* съ *гаколмъ*, которымъ закладывается за *обухъ* вбитый въ *гафель*. Вся сія основа вмѣстѣ называется *гафель-гордель*; конецъ ея или *лопарь*, идетъ отъ верхняго *блока* въ низъ, гдѣ и тянется; дѣйствіемъ онаго *гафель* поднимается въ верьхъ и опускается на низъ.

Дирикъ-фалъ *d'.* Topping-lift. *Martinet. pour la vergue.*

Несмоленая веревка дающая *гафелю* желаемой уголъ съ *мачтой*, при коей онъ находится; сія веревка служитъ при немъ, какъ *топенантъ* у прочихъ *реевъ*; оная основывается слѣдующимъ образомъ (*): длинная веревка прикрѣпленная однимъ своимъ концемъ къ *топу крюсъ-стенги* (XXIII), идетъ отъ онаго другимъ своимъ концемъ въ *одно-шкивный блокъ* на *нокѣ гафеля* привязанный, проходя чрезъ оный возвышается въ *двухъ-шкивный-блокъ*, къ *эзельгофту бизань-мачты* прикрѣпленный, отъ коего обращается опять къ *гафелю* въ *одно-*

(*) *Дирикъ-фалъ* основываютъ различно, смотря по удобности; но показанный способъ нынѣ введенъ въ употребленіе и есть лучше и удобнѣе прочихъ.

шкивный блокъ привязанный (отъ *нока*) на $\frac{1}{3}$ всей его длины; пройдя чрезъ сей *блокъ* возвышается къ тому же *двухъ-шкивному блоку*, у *эзельгофта* прикрѣпленному, проходитъ въ другой его *шкивъ*, отъ коего опускается на низъ, гдѣ тянется и крѣпится въ опредѣленномъ мѣстѣ.

Чертежъ IV. фигура В. и Планъ С.

Еринсъ-тали *е.*
Vangs.
Palan de retenue.

Смоленые длинные *шкентели* наложенные на *нокъ-гафеля*, идутъ отъ онаго въ низъ, имѣютъ въ концахъ своихъ ввязанные *блоки*, съ коими основываются *гинцы* (небольшіе *тали*) идущія съ одной и другой стороны къ краю *гака-борта*, гдѣ оныя за *обухи* близъ раковины вколоченныя, *гаками* нижнихъ своихъ *блоковъ* закладываются. Вся сія основа вмѣстѣ называется *эринсъ-тали*, дѣйствіемъ которыхъ удерживается удаленіе *гафеля* въ ту и другую сторону.

Такимъ образомъ показаны всѣ принадлежности вооруженія *мачтъ* и *реевъ* (*), по установленіи коихъ въ надлежащихъ мѣстахъ, сообразно порядку, начинаютъ вытягивать весь *такелажъ* и *снасти*, которыя потомъ

(*) Должно замѣтить, что всѣ *реи* вооружаются, кромѣ *драй веръ-рея* и *лисель-реевъ* (см: стр: 85 и 87.), которыя находятся безъ всякаго вооруженія; къ нимъ привязываются надлежащіе *паруса*, съ коими они поднимаются куда слѣдуетъ, а по спущеніи вмѣстѣ съ своими *рейками* (будучи къ нимъ привязанными) вовсе убираются.

крѣпятъ и убираютъ такъ, что каждая веревка занявъ свое опредѣленное мѣсто, состоитъ въ полной силѣ своего дѣйствія, и тогда корабль находится во всемъ своемъ оснащеніи.

Кромѣ *отакелаживанія мачтъ, стенеъ, брамъ-стенгъ* и *реевъ*, есть нѣкотораго роду снасти, которыя совсемъ особо для разныхъ принадлежностей въ означенныхъ мѣстахъ привязываются, какъ то: за *грота-штагъ* (стр: 116 и план. В) по близости его *мусинга*, прикрѣпляется смоленый *шкентель* со вплесненнымъ въ другомъ его концѣ *коушемъ*, за которой закладываются *гакомъ тали*, для подъему разныхъ тяжестей. Сіи *тали* называются *ундеръ-фокъ* (см: план. В, 57.) (*); также на *грота-реѣ* немного отступя отъ *нокъ* навѣшиваются *тали* для подъему на корабль съ водою бочекъ; оныя именуются *Ватеръ-тали* (см; пл. С. w.).

Чертежъ X. фиг: 8.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ *ватеръ-тали* основываются слѣдующимъ образомъ: въ одинъ конецъ *лопоря вплеснивают̆ъ гакъ*, который закладываютъ за *коушъ стропки* на *нокѣ рея* прикрѣпленной, другой же конецъ сего *лопаря* имѣетъ надѣтый на себя *блокъ* въ длинномъ *стропѣ*, коего *гакъ* находится для закладыванія за бочечные *стропы*, или другія тяжести; потомъ оный конецъ идетъ въ *блокъ* въ концѣ длиннаго *шкентеля вплесненный*, отъ коего опускается на низъ въ *канифасъ-блокъ*, тянется на *шканцахъ*, на *шкафутѣ*, или на *палубѣ* Упомянутый *шкентель* дѣлается довольно длиненъ, и другимъ своимъ концемъ прикрѣпляется къ *грота-рею* почти надъ самымъ *бордомъ* корабля.—Выгода

(*) Такъ какъ *ундеръ-фокъ* во время похода можно вовсе снимать, то для чистоты иные привязываютъ къ *штагу* вмѣсто *шкентеля коушъ*, за которой *гакомъ* закладываютъ *тали*.

сихъ *ватерб-талей* есть та, что *лопарь* ихъ будучи взятъ въ одинъ разъ, проходитъ въ трехъ блокахъ, тянется легче обыкновенныхъ *талей*; а притомъ при сокращенной его длинѣ всѣ тяжести на корабль въ меньшее время могутъ быть поднимаемы, что во многихъ случаяхъ бываетъ крайне нужно; въ прочемъ убирать оные и навѣшивать весьма легко и удобно; что ясно изображено на чертежѣ X. въ фиг. 8. Чертежъ X. фиг: 8.

Также къ особенному роду снастей принадлежитъ веревка именуемая *перевей топенантб*; (слово перевей есть испорченное Англинское *preventer*, т: е: предостерегательный), онъ кладется на *грота и фока-реяхб* и служитъ въ помощь настоящему ихъ *топенанту*, только тогда, когда *нокб рея* обремѣняется великою тяжестію, какъ на примѣръ: при подъемѣ на корабль *пушекб, якорей, гребныхб судовб* и проч.; образъ положенія его есть слѣдующій: привязываютъ съ зади *эзельгофта блокб* (*), въ который проходитъ *перевей-топенантб*, имѣющій въ одномъ концѣ своемъ *вплесненный гакб*, которымъ онъ по объятіи *нока-рея* закладывается за самаго себя, а другой конецъ его продѣвается въ *блокб* привѣшенный подъ *эзельгофтомб*, откуда опускается на низъ, гдѣ и крѣпится на *битсахб*. — (см: план: A. c^{m}) Такимъ образомъ можетъ онъ легко сниматься съ одного *нока* и переносится на другой, или убранъ быть на *марсѣ*, когда нѣтъ въ немъ нужды.

(*) Для сего блока дѣлается съ зади *эзельгофта* родъ *стропки*, на которую накладывается *коушб* присоединенный къ *стропкѣ блока*; *коушб* сей ходитъ по сдѣланной *стропкѣ* съ зади *эзельгофта* свободно въ ту и другую сторону, и съ которой стороны нужно заложить *перевей-топенантб*, то на ту сторону и *блокб* сей передвигаютъ, что изображается на чертежѣ III фигура L.

Симъ оканчивается показаніе *оснащенія вооружаемаго корабля*; впрочемъ при ономъ есть особеннаго роду различныя работы, которыя необходимо почти въ одно время съ *оснасткою корабля* должны производиться; какъ то: поднятіе и постановленіе пушекъ, привязываніе *канатовъ* къ *якорямъ*, основаніе веревокъ для дѣйствія оными, равно приведеніе различныхъ вещей въ надлежащее ихъ положеніе, для настоящаго ими дѣйствія; которыя ниже сего слѣдуютъ быть показаны.

О поднятіи пушекъ на корабль.

Пушки на корабль поднимаются такимъ образомъ: вопервыхъ, опускаютъ *Грота-рей* (1) до половины *мачты*, *отопливаютъ* ее *топенантомъ* и *перевей топенантомъ* и *обрасопливаютъ* такъ, что бы *грота-рея* была почти противъ средины *шкафута* и чрезъ то будетъ она находиться ровно и противъ средины средняго *порта нижняго дека*. Потомъ за *топъ* или *эзельгофтъ гротъ-мачты* закрѣпляютъ *выбленочнымъ узломъ*, конецъ толстой веревки называемой *топъ-репъ* (или *топъ-рикъ*), а другой его конецъ петлею пропускается въ петлю *стропа* у *гинь блока* сдѣланную, гдѣ закладываютъ въ оную свайку и все вмѣстѣ подымаютъ къ $\frac{1}{3}$ *грота-рея* отъ *нока*, или къ заднему *бугелю лисель-шпирта*, гдѣ оное присоединяютъ къ *реи* надежнымъ *найтовомъ* въ нѣсколько *шлаговъ*; по сдѣланіи сего правятъ немного *топенантовъ*, дабы *рея* довольно сѣла на *топъ-рикъ*, чрезъ что оный будетъ служить въ помощь *топенантамъ*; при чемъ также кладутъ *найтовъ* въ помощь *бейфутамъ* на срединѣ *грота-реи* и за *мачту* въ нѣсколько *шлаговъ*; но дабы *рея*, при подъемѣ пушекъ не имѣла большаго

движенія, то для того всегда съ противной стороны, той, на которую подымаются пушки, закладываютъ за *мачту нокъ тали* и вытягиваютъ. По изготовленіи всей сей основы, накладываютъ на лежащую пушку на пристани пушечный *стропъ*, (сдѣланной изъ толстаго и надежнаго *троса*, для малаго калибра пушекъ въ 2, а для большаго въ $2\frac{1}{2}$ дюйма) такъ, что петлею своею у одного конца перевязанною, накладывается онъ на *винградъ*, а другимъ своимъ концемъ обносится кругомъ пушки у *цапфовъ* и самъ за себя захватывается, выходя петлею наружу верхней *дульной части*; въ сію петлю пропускается *стропъ блока гинь-талей* (*) въ который закладывается свайка. При семъ въ предосторожность на казенную часть пушки кладутъ особенной короткой *стропъ*; за которой закладываютъ *хватъ-тали*, которыя вытягиваютъ; сіе дѣлается для того, дабы при отдѣленіи на пристани отъ *стелюхъ* пушка (бросившись на *гини*) не ударилась въ *бордъ* корабля. По сдѣланіи всего вышесказаннаго, начинаютъ вертѣть на *шпилѣ гини*, отъ чего пушка подымаясь вверьхъ идетъ подлѣ самаго *борда* корабля, и когда сравняется со *шкафутомъ*, тогда люди стоящіе нарочно на повѣшенныхъ со *шкафута* *люкахъ*, закладываютъ за пушечной *стропъ сей-тали*, которые тянутъ и помѣрѣ того *гини* отходятъ, а чрезъ то и пушка приходитъ къ срединѣ *гротъ-люка* (см: пл. А. е.); тогда откладываютъ *гини* и на однихъ

(*) *Гинъ-тали* употребляются для подъема большихъ тяжестей, особенно пушекъ, они основываются между двухъ *трехъ шкивныхъ блоковъ тросомъ кабельной работы* толщиною въ 5 дюймовъ, имѣютъ у *строповъ* своихъ довольно длинныя *оклетневанныя* толстыя *очки* или петли, верхній *блокъ* своею петлею накладывается на *топърикъ*, а нижней захватывается у пушки.

сей-таляхъ пушку опускаютъ въ *гротъ-люкъ* на приуготовленной для нея станокъ въ верхней *палубѣ*, гдѣ и отвозится каждая изъ оныхъ на свое мѣсто. Такимъ образомъ подымаются пушки *верхняго дека*; а *шканечныя* и *баковыя* по легкости своей подымаются на *нокъ* и *сей-таляхъ* до *шкафута*, гдѣ ставятся на свои станки, на которыхъ развозятъ ихъ по мѣстамъ.

Нижняго дека пушки большею частію подымаются въ средней нижній *портъ*; для сего противъ средины сего *порта* въ разстояніи отъ него около $4\frac{1}{2}$ футъ въ *верхней палубѣ* просверливается дира, противъ которой или отступя не много къ діаметральной плоскости корабля, просверливается такая же дира на *шканцахъ* у *шкафута*; сквозь оныя пропускается *мантыль* или *штертъ*; (довольно толстая веревка, которая въ верхнемъ своемъ концѣ имѣетъ *вплесненной коушъ*, а нижній оканчивается *плетенкою*). За *коушъ* сего *штерта* закладываются *гротъ-сей* или *мантыль-тали*. На пушку большаго колибра точно также накладывается пушечной *стропъ* особо имъ принадлежащій; за оный закладываютъ *гини*, (а на берегу *хватъ* или *фишъ-тали*) и начинаютъ пушку подымать; но когда она сровняется съ нижнимъ *портомъ*, тогда нарочно у сего стоящіе люди кладутъ *стропъ* на *казенную часть* пушки и закладываютъ за него *тали*, которыхъ другой *блокъ* закладываютъ *гакомъ* въ *нижнемъ декѣ* за *пушечной рымъ* противъ самаго *порта*; кругомъ же крайней *казенной части* замалываютъ и закрѣпляютъ конецъ выше упомянутаго *штерта* (*). Послѣ сего начинаютъ тянуть *мантыль-тали* и *въ нижнемъ декѣ тали*, а *гиней* не много приот-

(*) Того самаго, у котораго въ верхнемъ концѣ за *коушъ* заложены *сей-тали*, или *мантыль-тали*.

даютъ; отъ чего пушка идетъ въ *корабль* совершенно горизонтально, и когда *цапфы* ея пройдутъ *портъ*, тогда подвозится подъ нея станокъ и приотдавая всѣ *тали* пушка опускается на оный; такимъ образомъ всѣ пушки поднимаются, ставятся на станки, и развозятся по *палубѣ* въ надлежащія свои мѣста.

О якоряхъ съ принадлежностями.

Якоря суть твердыя орудія сдѣланныя изъ желѣза и деревяннаго *штока*, употребляемыя на морѣ, на рейдахъ, въ гаваняхъ и рѣкахъ, дабы сохранить корабли и суда отъ опасности, или содержать ихъ въ выгодномъ стояніи. Чертежъ V. фиг: *1.*

Доброта якорей составляетъ великую важность, ибо безопасность и сохраненіе судовъ много отъ нихъ зависитъ.

Якорь состоитъ изъ *веретена*, двухъ *роговъ*, двухъ *лапъ* или *лопастей*, *кольца* и *штока*; которые имѣютъ между собою слѣдующія пропорціи: длина *рога* отъ внутренней стороны толстаго конца до носка, равна разстоянію взятому съ тойже внутренней стороны на *веретенѣ* отъ толстаго конца до *тренда*, или главнаго діаметра *веретена*.—Сіе же разстояніе взятое трижды, есть длина *веретена* отъ самой верхушки *якорной пятки*; длина *штока* равна длинѣ *веретена* отъ верхушки до центра кольца, коего внѣшній діаметръ равенъ трижды взятому главному діаметру *веретена*, а толщина онаго *рыма* почти въ половину того же діаметра.

Якорное веретено, *рога*, *лапы* и *кольцо* куютъ

порознь, и потомъ всѣ вмѣстѣ между собою соединяютъ; работа сія производится изъ самаго лучшаго жесткаго желѣза плотно соединеннаго вмѣстѣ, при томъ наблюдаютъ, чтобы желѣзо небыло ни чрезмѣрно мягко ни чрезмѣрно ломко; ибо отъ ломкости оно подвержено переломленію, а отъ мягкости будетъ разгибаться.

Чертежъ V. фигура *1.*

Всѣ части *якоря* опредѣляются по толщинѣ главнаго его діаметра, которой означается на *веретенѣ* въ такомъ же разстояніи отъ внутренней стороны толстаго конца, какъ *рогъ* отъ тойже стороны до оконечности *носка*; *веретено* округливается до четыреугольной вверьху части, и тамъ называется малая окружность, поелику она самая тонкая часть *веретена*; тѣ двѣ стороны, которыя въ направленіи *роговъ* имѣютъ плоскія поверхности около одного дюйма уже главнаго діаметра, у большихъ *якорей*, а нѣсколько меньше у малыхъ *якорей*; четыреугольная часть есть такой же толщины въ каждую сторону, какъ и главный діаметръ и спускается въ малую округлость на шестой части длины *веретена.*

Дѣлая всякую часть *якоря*, должны наблюдать величайшее раченіе, чтобъ былъ *якорь* гладокъ, чистъ и ровенъ; и чтобъ края и углы были сохранены прямыми въ направленіи ихъ, поелику *якоря* сдѣланные хорошо, должны имѣть красоту и крѣпость.

Когда *якорь* сдѣланъ, то двѣ *лапы* отъ внутренней стороны толстаго конца до оконечности носка, должны составлять дугу круга въ 120 градусовъ; а толщина *рыма* (кольца) должна быть въ половину діаметра малой окружности *веретена.*

Якорный штокъ составляется изъ двухъ долгихъ

дубовыхъ брусьевъ крѣпко соединенныхъ *болтами* и четырью или шестью желѣзными *бугелями*, по два или по три отъ средины на каждой сторонѣ разположенными, и по одному близъ каждаго конца. *Штокъ* утверждаютъ на верхнемъ концѣ *веретена* поперечно къ *якорнымъ лапамъ*; длина его равна длинѣ *веретена* съ половиною діаметра *рыма*; ширина и толщина въ срединѣ во столько же дюймовъ, сколько *штокъ* имѣетъ футовъ въ длину; концы у *штоковъ* дѣлаются четыреугольныя, толщиною въ половину противу середины; верхняя сторона подлѣ *рыма* всегда дѣлается прямою, равно какъ и нижняя сторона на разстояніе половины ширины на каждую сторону средины; а оттуда утоняется къ каждому концу, въ выше сказанной пропорціи. За нужное почитаютъ оставлять отверстіе въ срединѣ между двумя штуками на $1\frac{1}{2}$ дюйма, дабы можно наколачивать *бугели* ближе къ срединѣ, на случай буде *штокъ* усохнетъ или ссядется. Чертежъ V. фигура *1.*

Вѣсъ якорей ищется различными правилами, у насъ для сысканія онаго употребляется Голандское правило: кубъ изъ $\frac{2}{5}$ хъ ширины корабля въ футахъ, раздѣленный на 33 даетъ вѣсъ самаго большаго якоря т: е: *плехта* въ пудахъ, полагая, что пудъ содержитъ 33 Голандскіе фунта. *Дагликсъ*, *бухтъ* и запасной якорь *швартъ* (*) около $\frac{1}{20}$ легче *плехта* а *той*, около $\frac{1}{10}$ легче

(*) *Якорь швартъ* есть запасный *якорь*, которой ставится въ *трюмѣ* въ *гротъ-люкѣ*; (см: план. А е.); веретено его *принайтовливается* у *бимса кубрика*, а *лапы* зарываются въ каменный *баластъ*. Сей *якорь* для удобнѣйшаго его помѣщенія, не имѣетъ при себѣ *штока*, которой особо хранится, и придѣлывается къ нему, когда нужда возтребуетъ. Якорь *швартъ* изображенъ на *планѣ А подъ знакомъ 7*.

плехта; *стопъ-анкеръ* или большой *верпъ* равенъ $\frac{1}{3}$ *тоя*, а весъ прочихъ *верповъ* заключается между $\frac{2}{3}$ и $\frac{1}{4}$ вѣса *стопъ-анкера*.

Вѣсъ и толщина канатовъ должны быть пропорціональны тяжести якорей; въ противномъ случаѣ значущая разность между вѣсомъ якорей и толщиною ихъ канатовъ не токмо безполезна, но иногда совершенный вредъ нанести можетъ. Канатъ каждаго якоря вѣситъ почти одною четвертью болѣе вѣсу того, сколько имѣетъ *якорь*; для сысканія окружности *плехтова каната* берутъ $\frac{1}{2}$ дюйма на каждый футъ ширины корабля; *дагликсовъ* и *бухтовъ канаты* имѣютъ туже толщину, а *тоевъ* нѣсколько тоньше. Толщина *кабельтовыхъ* простирается отъ $\frac{1}{2}$ до $\frac{1}{3}$ толщины *плехтова каната*; а *перлини* въ половину тоньше *кабельтовыхъ*. Между прочимъ вѣсъ каната изыскивается особеннымъ правиломъ: берутъ квадратъ изъ $\frac{2}{5}$ хъ ширины корабля въ футахъ, что даетъ вѣсъ *плехтова* каната въ пудахъ, длиною во 120 саженъ (*). Относительно же вѣсу *якорей*, *верповъ*, *дрековъ*, и проч. прилагаются здѣсь таблицы употребляемыя въ Англинскомъ военномъ флотѣ.

(*) Въ прочемъ изчисленіе вѣсу *якорей* и *канатовъ* употребляемыхъ во Французскомъ флотѣ очень хорошо изложены въ *книгѣ изчисленіе груза*, соч: Вице-Адмирала Тевенарда переведенной на Россійской языкъ Корабельнымъ Мастеромъ Разумовымъ.

ОПРОБОВАННЫЕ РАЗМѢРЫ И ВѢСЪ ЯКОРЕЙ ВЪ АНГЛИНСКОМЪ ФЛОТѢ.

вѣсъ	длина веретена		длина роговъ		ширина лапъ		толщина лапъ		велич. глав. діаметра		велич. мал. округлости		внѣш. діам. рыма		толщина рыма	
цен. тн ерѣ (*)	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.
1	5	8	1	10	0	9	0	$0\frac{3}{4}$	0	$2\frac{1}{4}$	0	2	0	9	0	1
2	6	6	2	2	0	11	0	$0\frac{3}{4}$	0	$2\frac{3}{4}$	0	$2\frac{1}{4}$	0	11	1	$1\frac{1}{8}$
3	7	0	2	4	1	0	0	$0\frac{7}{8}$	0	3	0	$2\frac{1}{2}$	1	0	1	$1\frac{1}{4}$
4	7	6	2	6	1	1	0	$0\frac{7}{8}$	0	$3\frac{1}{2}$	0	$2\frac{3}{4}$	1	1	1	$3\frac{3}{8}$
5	8	0	2	8	1	2	0	1	0	$3\frac{1}{2}$	0	3	1	2	0	$1\frac{1}{2}$
6	8	6	2	10	1	3	0	1	0	$3\frac{3}{4}$	0	$3\frac{1}{4}$	1	3	0	$1\frac{5}{8}$
7	9	0	3	0	1	4	0	1	0	4	0	$3\frac{1}{2}$	1	4	0	$1\frac{3}{4}$
8	9	6	3	2	1	5	0	$1\frac{1}{8}$	0	$4\frac{1}{2}$	0	$3\frac{3}{4}$	1	5	0	$1\frac{7}{8}$
9	10	0	3	4	1	6	0	$1\frac{1}{8}$	0	$4\frac{3}{8}$	0	$3\frac{7}{8}$	1	6	0	$1\frac{15}{16}$
10	10	4	3	5	1	7	0	$1\frac{1}{8}$	0	$4\frac{1}{2}$	0	4	1	7	0	2
11	10	8	3	7	1	8	0	$1\frac{1}{4}$	0	$4\frac{5}{8}$	0	$4\frac{1}{8}$	1	8	0	$2\frac{1}{16}$
12	11	0	3	8	1	$8\frac{1}{4}$	0	$1\frac{1}{4}$	0	$4\frac{5}{9}$	0	$4\frac{1}{8}$	1	$8\frac{1}{4}$	0	$2\frac{1}{16}$
13	11	4	3	10	1	$8\frac{1}{2}$	0	$1\frac{1}{4}$	0	$4\frac{3}{4}$	0	$4\frac{1}{4}$	1	$8\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{8}$
14	11	8	3	11	1	$8\frac{3}{4}$	0	$1\frac{1}{4}$	0	$4\frac{3}{4}$	0	$4\frac{3}{8}$	1	$8\frac{3}{4}$	0	$2\frac{3}{16}$
15	12	0	4	0	1	9	0	$1\frac{3}{8}$	0	$4\frac{7}{8}$	0	$4\frac{1}{2}$	1	9	0	$2\frac{1}{4}$
16	12	3	4	1	1	$9\frac{1}{8}$	0	$1\frac{3}{8}$	0	$5\frac{1}{8}$	0	$4\frac{5}{8}$	1	$9\frac{1}{8}$	0	$2\frac{5}{16}$
17	12	6	4	2	1	$9\frac{1}{4}$	0	$1\frac{3}{8}$	0	$5\frac{1}{4}$	0	$4\frac{3}{4}$	1	$9\frac{1}{4}$	0	$2\frac{3}{8}$
18	12	8	4	3	1	$9\frac{1}{2}$	0	$1\frac{3}{8}$	0	$5\frac{3}{8}$	0	$4\frac{7}{8}$	1	$9\frac{1}{2}$	0	$2\frac{7}{16}$
19	12	10	4	4	1	$9\frac{3}{8}$	0	$1\frac{1}{2}$	0	$5\frac{1}{2}$	0	5	1	$9\frac{5}{8}$	0	$2\frac{1}{2}$
20	13	0	4	$4\frac{1}{2}$	1	$9\frac{3}{8}$	0	$1\frac{1}{2}$	0	$5\frac{5}{8}$	0	$5\frac{1}{8}$	1	$9\frac{3}{4}$	0	$2\frac{9}{16}$

вѣсъ	длина веретена		длина роговъ		ширина лапъ		толщина лапъ		велич. глав. діаметра		велич. мал. округлости		внѣш. діам. рыма		толщина рыма	
цен. тн ерѣ	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.
21	13	2	4	5	1	$9\frac{3}{4}$	0	$1\frac{1}{2}$	0	$5\frac{7}{8}$	0	$5\frac{1}{8}$	1	$9\frac{3}{4}$	0	$2\frac{9}{16}$
22	13	4	4	$5\frac{3}{8}$	1	10	0	$1\frac{1}{2}$	0	$6\frac{1}{8}$	0	$5\frac{3}{8}$	1	10	0	$2\frac{11}{16}$
23	13	6	4	6	1	$10\frac{1}{4}$	0	$1\frac{1}{2}$	0	$6\frac{1}{4}$	0	$5\frac{1}{2}$	1	$10\frac{1}{4}$	0	$2\frac{3}{4}$
24	13	8	4	$6\frac{1}{2}$	1	$10\frac{1}{2}$	0	$1\frac{1}{2}$	0	$6\frac{3}{8}$	0	$5\frac{5}{8}$	1	$10\frac{1}{2}$	0	$2\frac{13}{16}$
25	13	10	4	7	1	11	0	$1\frac{5}{8}$	0	$6\frac{1}{2}$	0	$5\frac{3}{4}$	1	11	0	$2\frac{7}{8}$
26	14	0	4	8	1	$11\frac{1}{2}$	0	$1\frac{5}{8}$	0	$6\frac{5}{8}$	0	$5\frac{1}{8}$	1	$11\frac{1}{2}$	0	$2\frac{15}{16}$
27	14	2	4	$8\frac{1}{2}$	1	$11\frac{3}{4}$	0	$1\frac{5}{8}$	0	$6\frac{5}{8}$	0	$5\frac{7}{8}$	1	$11\frac{3}{4}$	0	$2\frac{15}{16}$
28	14	4	4	$9\frac{1}{4}$	1	$11\frac{3}{4}$	0	$1\frac{5}{8}$	0	$6\frac{5}{8}$	0	$5\frac{7}{8}$	1	$11\frac{3}{4}$	0	$2\frac{15}{16}$
29	14	6	4	10	2	0	0	$1\frac{3}{4}$	0	$6\frac{5}{8}$	0	$5\frac{7}{8}$	2	0	0	$2\frac{15}{16}$
30	14	$7\frac{1}{2}$	4	$10\frac{1}{2}$	2	$0\frac{1}{2}$	0	$1\frac{3}{4}$	0	$6\frac{3}{4}$	0	6	2	$0\frac{1}{2}$	0	3
31	14	9	4	11	2	1	0	$1\frac{7}{8}$	0	$6\frac{3}{4}$	0	6	2	1	0	3
32	14	10	4	$11\frac{1}{2}$	2	$1\frac{1}{2}$	0	$1\frac{7}{8}$	0	$6\frac{7}{8}$	0	$6\frac{1}{8}$	2	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{16}$
33	15	0	5	0	2	$1\frac{3}{4}$	0	$1\frac{7}{8}$	0	7	0	$6\frac{1}{4}$	2	$1\frac{3}{4}$	0	$3\frac{1}{8}$
34	15	1	5	$0\frac{1}{4}$	2	2	0	2	0	$7\frac{1}{4}$	0	$6\frac{1}{2}$	2	2	0	$3\frac{1}{4}$
35	15	2	5	$0\frac{5}{8}$	2	$2\frac{1}{2}$	0	2	0	$7\frac{3}{8}$	0	$6\frac{5}{8}$	2	$2\frac{1}{2}$	0	$3\frac{5}{16}$
36	15	4	5	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{4}$	0	2	0	$7\frac{1}{2}$	0	$6\frac{3}{4}$	2	$2\frac{3}{4}$	0	$3\frac{3}{8}$
37	15	6	5	2	2	3	0	2	0	$7\frac{1}{2}$	0	$6\frac{3}{4}$	2	3	0	$3\frac{3}{8}$
38	15	7	5	$2\frac{1}{4}$	2	$3\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{8}$	0	$7\frac{5}{8}$	0	$6\frac{7}{8}$	2	$3\frac{1}{2}$	0	$3\frac{7}{16}$
39	15	9	5	3	2	$3\frac{1}{4}$	0	$2\frac{1}{4}$	0	$7\frac{5}{8}$	0	$6\frac{7}{8}$	2	$3\frac{3}{4}$	0	$3\frac{7}{16}$
40	15	10	5	$3\frac{1}{2}$	2	4	0	$2\frac{3}{8}$	0	$7\frac{3}{4}$	0	7	2	4	0	$3\frac{1}{2}$
41	16	0	6	4	2	$4\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	0	7	2	$4\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{2}$

(*) Одинъ центнеръ равенъ 112 Англин. фунтамъ, а 110 Россійскихъ фунтовъ равны 100 Англин. (по Борелевой таблицѣ); слѣдовательно одинъ центнеръ равенъ $125\frac{1}{5}$ Россійскихъ фунтовъ.

ОПРОБОВАННЫЕ РАЗМѢРЫ И ВѢСЪ ЯКОРЕЙ ВЪ АНГЛИНСКОМЪ ФЛОТѢ.

вѣсъ	длина веретена	длина роговъ	ширина лапъ	толщина лапъ	велич. глав. діаметра	велич. мал. округлости	внѣш. діам. рыма	толщина рыма	вѣсъ	длина веретена	длина роговъ	ширина лапъ	толщина лапъ	велич. глав. діаметра	велич. мал. округлости	внѣш. діам. рыма	толщина рыма
цен. тнеръ	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	цен. тнеръ	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.
42	16 1	5 4¼	2 4½	0 2½	0 7¾	0 7	2 4½	0 3½	62	17 9	5 11	2 11½	0 3	0 8¾	0 8	2 11½	0 4
43	16 2	5 4½	2 5	0 2½	0 7⅞	0 7⅛	2 5	0 3 9/16	63	17 10	5 11¼	2 11¾	0 3	0 8⅞	0 8	2 11¾	0 4
44	16 3	5 5	2 5¼	0 2½	0 7⅞	0 7⅛	2 5¼	0 3 9/16	64	17 11	5 11¾	3 0	0 3	0 8⅞	0 8	3 0	0 4
45	16 4	5 5¼	2 5½	0 2½	0 8	0 7¼	2 5½	0 3⅝	65	18 0	6 0	3 0	0 3⅛	0 9	0 8	3 0	0 4
46	16 5	5 5½	2 5¾	0 2½	0 8	0 7¼	2 5¾	0 3⅝	66	18 1	6 0¼	3 0	0 3⅛	0 9	0 8	3 0	0 4
47	16 6	5 6	2 6	0 2½	0 8⅛	0 7⅜	2 6	0 3 11/16	67	18 2	6 0½	3 1	0 3⅛	0 9	0 8	3 1	0 4
48	16 7	5 6¼	2 6¼	0 2½	0 8⅛	0 7⅜	2 6¼	0 3 11/16	68	18 3	6 1	3 1	0 3⅛	0 9⅛	0 8	3 1	0 4
49	16 8	5 6½	2 6½	0 2⅝	0 8⅛	0 7⅜	2 6½	0 3 11/16	69	18 3½	6 1⅛	3 1	0 3⅛	0 9⅛	0 8	3 1	0 4
50	16 9	5 6¾	2 7	0 2⅝	0 8¼	0 7½	2 7	0 3¾	70	18 4	6 1¼	3 1	0 3¼	0 9¼	0 8⅛	3 1	0 4 1/16
51	16 10	5 7	2 7½	0 2⅝	0 8¼	0 7½	2 7½	0 3¾	71	18 5	6 1½	3 1½	0 3¼	0 9¼	0 8⅛	3 1½	0 4 1/16
52	16 11	5 7½	2 8	0 2⅝	0 8¼	0 7½	2 8	0 3¾	72	18 6	6 2	3 1½	0 3¼	0 9¾	0 8⅛	3 1½	0 4 1/16
53	17 0	5 7¾	2 8¼	0 2⅝	0 8⅜	0 7⅝	2 8¼	0 3 13/16	73	18 8	6 2½	3 1½	0 3¼	0 9⅜	0 8⅛	3 1½	0 4 1/16
54	17 1	5 8¼	2 8⅝	0 2⅝	0 8⅜	0 7⅝	2 8⅝	0 3 13/16	74	18 9½	6 3	3 1½	0 3⅜	0 9⅜	0 8⅛	3 1½	0 4 1/16
55	17 2	5 8½	2 9	0 2¾	0 8½	0 7¾	2 9	0 3⅞	75	18 11	6 3½	3 1½	0 3⅜	0 9⅜	0 8⅛	3 1½	0 4 1/16
56	17 3	5 9	2 9¼	0 2¾	0 8½	0 7¾	2 9¼	0 3⅞	76	19 0⅜	6 4⅛	3 2	0 3⅜	0 9⅜	0 8⅛	3 2	0 4 1/16
57	17 4	5 9½	2 9½	0 2¾	0 8½	0 7¾	2 9½	0 3⅞	77	19 1¾	6 4⅝	3 2	0 3½	0 9½	0 8 3/16	3 2	0 4⅛
58	17 5	5 9¾	2 10	0 2¾	0 8¾	0 7⅞	2 10	0 3 15/16	78	19 3⅜	6 5	3 2	0 3½	0 9¼	0 8 3/16	3 2	0 4⅛
59	17 6	5 10	2 10¼	0 2¾	0 8⅝	0 7⅞	2 10¼	0 3 15/16	79	19 4½	6 5½	3 2	0 3½	0 9¾	0 8¼	3 2	0 4⅛
60	17 7	5 10¼	2 10½	0 2⅞	0 8¾	0 7⅞	2 10½	0 3 15/16	80	19 6	6 6	3 2	0 3½	0 9¾	0 8¼	3 2	0 4⅛
61	17 8	5 10½	2 11	0 3	0 8¾	0 8	2 11	0 4	81	19 8	6 6⅝	3 2½	0 3⅝	0 10	0 8¼	3 2½	0 4⅛

ЧИСЛО ЯКОРЕЙ ПОЛАГАЕМЫХЪ НА КАЖДОМЪ КОРАБЛѢ ВЪ АНГЛИНСКОМЪ ФЛОТѢ СЪ ИХЪ ВѢСОМЪ И ЦѢНОЮ.

число	110 и 100 пуш.	цѣна.	число	98 и 90 пуш.	цѣна.	чис.	80 и 74 пуш.	цѣна.	чис.	меньшаго вѣсу на 74 пуш.	цѣна.	чис.	64 пуш.	цѣна.
(*)	цен. ч.	ф. с. шил.		цен. ч.	ф. с. шил.		цен.ч.	ф.с.ш.		цен.ч.	ф.с.ш.		цен.ч.	ф.с.ш
я. 5.	81. 0.	1215.0	*я.* 5.	73. 0.	1003.15.	*я.*4.	71.0.	781.0	*я.*4.	67, 0	670.0	*я.*4.	57. 0	502.2
б.в. 1.	21. 0.	32.11.	*б.в.* 1.	18. 0.	27. 0.	*б.*1.	17.2.	26.0	*б.*1.	16. 0	24.0	*б.*1.	15. 0	22.10
*м.в.*1.	10. 2.	15.15.	*м.в.*1.	9. 0.	13.10.	*м.* 1	8.2.	12.10	*м.*1	8. 0	12.0	*м.*1	7. 2	11. 0
число	60 пуш.	цѣна.	число	50 пуш.	цѣна.	чис.	44 и 38 пуш.	цѣна.	чис.	36 пуш.	цѣна.	чис.	32 пуш.	цѣна.
я. 4.	53. 0.	437.17.	*я.* 4.	49. 0.	382. 4.	*я.*4.	40.0.	272.0	*я.*4.	39. 0	240.16	*я.*4.	23. 0	210. 4
б.в. 1.	12. 0.	18. 0.	*б.в.* 1.	11. 0.	16.10.	*б.*1.	10.0.	15.0	*б.*1.	9. 0	13.10	*б.*1.	8. 1	12.5
*м.в.*1.	6. 0.	9. 0.	*м.в.*1.	5. 2.	8. 0.	*м.*1	5.0.	7.10	*м.*1	4. 2	6.10	*м.*1	4. 0	6.0
число	28 пуш.	цѣна.	число	24 и 20 пуш.	цѣна.	чис.	14 пу. 300 т.	цѣна.	чис.	Шлю. 200 т.	цѣна.	чис.	Бриг. 200 т.	цѣна.
				29. 2.	180.11.6									
я. 4.	31. 0.	198. 8.	*я.* 4.	25. 0.	155. 0.0	*я.*3.	20.0.	93. 0	*я.*3.	15. 0	67. 0	*я.*3.	12. 0	54. 0
б.в. 1.	8. 0.	12. 8.	*б.в.* 1.	7. 2.	11. 0.	*б.*1.	7.0.	10.10	*б.*1.	6. 0	9. 0		Кат.	
*м.в.*1.	4. 0.	6. 0.	*м.в.*1.	3. 2.	5. 0.	*м.*1	3.2.	5. 0	*м.*1	3. 0	4 0	*м.*3	10. 0	45. 0

(*). *я. значитъ якорей, б. в. большой верпъ; м. в. малой верпъ.*

РАЗМѢРЫ ДРЕКОВЪ и КОШЕКЪ.

ИМЕНА, разныхъ частей.	*Дреки гребныхъ суд.* вѣсъ 112 фун.	*Кошки* вѣсомъ въ 28 фунтовъ.	*Ентеръ дреки* съ цѣп. вѣс. въ 28 ф.
Длина *веретена* до *роговъ*	3, фута	2, фута	1, футъ 4 дюйма
Длина роговъ	$\frac{1}{2}$ длина *верет.*	$\frac{5}{6}$ длин. *веретена*	так. какъ и *веретено*
Ширина *лапы*	$\frac{1}{3}$ длины *рога*		
Длина *лапы*	$\frac{5}{6}$ ширины *лапы*	длина *бородки*	$\frac{5}{12}$ дюйма *рога*
Толщина *лапы*	$\frac{1}{8}$ дюйма на всякій дюй. въ длину	$\frac{1}{8}$ дюй. на всякій дюймъ въ длину	$\frac{1}{8}$ дюйма на всякій дюй. въ длину
Діаметръ *веретена* у *роговъ*	2, дюй. съ полов.	2, дюйма	2, дюйма
Діаметръ малой округлости	$\frac{5}{5}$ діам. у *роговъ*	$\frac{1}{2}$ діам. у *роговъ*	$\frac{1}{2}$ діам. у *лапы*

РАЗМѢРЫ ДРЕКОВЪ и КОШЕКЪ.

ИМЕНА, разныхъ частей.	*Дреки гребныхъ судовъ* вѣсъ 112 ф.	*Кошки* вѣсомъ въ 28 фунтовъ.	*Ентеръ дреки* съ цѣп. вѣс. въ 28 ф.
Діаметръ *роговъ* у *веретена*	$\frac{1}{8}$ дюй. больше нежели внѣш. часть	$\frac{1}{8}$ дюй. бол. неж. внѣшняя часть	$\frac{1}{8}$ дюй. бол. неж. у внѣш. части
Діаметръ *роговъ* у конца или *лапы*	Такойже величин. какъ малая округлость	величина малой округлости	величина малой округлости
Діаметръ *рыма* въ пустотѣ	$\frac{1}{7}$ *веретена*	$\frac{1}{6}$ часть *веретена*	$\frac{2}{9}$ части *веретена*
Толщина *рыма*	$\frac{3}{4}$ мал. округлос.	величина малой округлости	$\frac{7}{8}$ малой округл.

Дреки гребныхъ судовъ вѣсятъ отъ 112 до 36 фунтовъ, *Брамъ-дреки* и *дреки* съ цѣпьми вѣсятъ около 70 фунтовъ, и имѣютъ такую же пропорцію какъ и *Ентеръ дреки* съ цѣпью; *дреки* и *кошки* дѣлаются изъ желѣза, *веретена* ихъ круглы, имѣютъ въ верхнемъ концѣ *ушко*, для вложенія *рыма*; когда вложится *рымъ*, то концы сваривають крѣпко вмѣстѣ. *Лапы* привариваютъ на оконечности *роговъ* у *шлюпочныхъ дрековъ*, а *бородки* или зазубрены выдѣлываютъ изъ самымъ *роговъ* у *брамъ-дрековъ*. *Рога* придѣлываютъ къ нижней части *веретена*, и расширяются оттуду у конца на одну треть длины *веретена* на *шлюпочныхъ дрекахъ*, на три четверти на *брамъ-дрекахъ*, и на половину длины *веретена* у *кошекъ*.

О привязываніи канатовъ къ якорямъ.

Канаты къ *якорямъ* привязывають за *якорный рымъ*, особеннаго роду узломъ, называемымъ *штыкъ*, которой всегда тщательно оплетаютъ, дабы у *якорнаго рыма* оный не перетерся; сей конецъ *каната* на разстояніи 15 или 20 саженъ отъ *рыма клетнюется* для того, что бы онъ лежа на днѣ моря отъ каменьевъ и ракушекъ не перетирался (*); иногда къ лежащимъ еще на пристани *якорямъ* привязываютъ *канаты*, и потомъ помощію *ката* или *сей* и *нокъ-талей* (см: сіи слова) оныя поднимаютъ на корабль. Къ *веретену якоря* привязывается особеннымъ образомъ взятая за *лапы якоря* веревка именуемая *буйрепъ*; длина сей веревки бываетъ не болѣе какъ отъ 15 до 50 саженъ (**). Къ другому концу сего *буйрепа* привязываютъ небольшой боченокъ, которой отъ средины своей идетъ въ обѣ стороны конусомъ, оный называется *томбуй*, кругомъ сего *томбуя* налагается восемь *строповъ*, кои вверьху и въ низу онаго составляютъ петли, за одну изъ сихъ петель крѣпится *буйрепъ*, а за другую тонкая веревка именуемая *томбуй-штертъ*, которымъ *томбуй* притягивается къ *кораблю* (***). По брошеніи *якоря* въ воду

Чертежъ V. фигура 2.

(*) Кромѣ сего по канату для измѣренія выпущенной его части, кладутся *марки* изъ *шкимушки* такъ, (см: сл. ш.) что одинъ ея *шлагъ* кладется на 30 саженяхъ т: е: $\frac{1}{4}$ каната считая отъ *якоря*; два *шлага* на половинѣ, и три *шлага* на трехъ четвертяхъ каната, полагая его въ 120 саженъ. По сказаннымъ *маркамъ* всегда узнаютъ сколько выпущено канату изъ *корабля* въ воду.

(**) Длина *буйрепа* пущается по мѣрѣ глубины, на коей намѣрены *якорь* положить.

(***) Во время стоянія въ *фертоингѣ* (т: е: на двухъ яко-

Чертежъ V. фигура 3. *томбуй* всегда плаваетъ на верьху, и собою показываетъ то мѣсто, гдѣ *якорь* положенъ; *буйрепъ* же иногда способствуетъ къ поднятію *якоря* изъ воды, и особенно когда *канатъ* перетрется близко *якорнаго штока*; для чего и бываетъ онъ толщиною отъ 10 до 12 дюймовъ.

Чертежъ V. фиг: 8 и 10. Якори изъ воды поднимаются помощію *шпилей* (см: план: A. t' и m') и веревки основанной между *шпилями* и *роульсами* (катками) (*), вставленными *вертикально* между *брештуками* въ *нижней палубѣ* у самыхъ *клюзовъ* (см: пл: A. q. и p.), гдѣ *канаты* проходятъ; сія веревка называется *кабаляръ*, оный дѣлается съ *мусингами* (съ шишками или узлами) отстоящими одинъ отъ другаго черезъ 6 и 7 футовъ, которые кладутся нарочно въ такомъ неровномъ разстояніи, дабы одинъ *мусингъ* не находилъ на другой въ то время, когда *кабаляръ* наложенъ на *шпилѣ*. *Кабаляръ* накладываютъ на *нижній шпиль* (см: пла. A. t'' и чертежъ V. фиг: 8.) тремя *шлагами* (**) начиная съ той стороны, съ которой идетъ *канатъ* поднимаемаго *якоря*, то есть, что бы на сей сторонѣ нижній его *шлагъ* находился; отъ *шпиля* простирается *кабаляръ* на обѣихъ сторонахъ по палубѣ къ самымъ *клюзамъ*; у коихъ однимъ своимъ концемъ проходитъ съ зади показанныхъ *роульсовъ* (5) и

ряхъ) или на такомъ форватерѣ, гдѣ бываетъ теченіе оный не употребляется, ибо легко запутывается.

(*) Сіи *роульсы* показаны на *планѣ A.* (см: 5. и 6.), оныхъ бываетъ три, изъ коихъ два ставятся вертикально по ту и другую сторону *стемсона N.* (см: 5) и одинъ промежду ихъ утверждается горизонтально (см: 6.).

(**) *Шлагъ*, сіе слово употребляется тогда, когда веревка на что либо одинъ разъ кругомъ наложена, когда два раза, то говорится два *шлага*, и такъ далѣе.

встрѣтясь съ другимъ своимъ концемъ соединяется съ онымъ *найтовомъ*, и тѣмъ составляетъ при вертѣніи *шпиля* безпрерывное *кабаляра* кругообращеніе; къ нему прикрѣпляютъ *канатъ сезнями* или *плетенками* (см: сл: *с.* и *п.*), а иногда для лучшаго и надежнаго присоединенія *кабаляра* къ *канату*, кладутъ *найтовы* завертывая оные *драйками*. Такимъ образомъ при вертѣніи *шпилей*, чрезъ *кабаляръ*, *канатъ* втягивается въ *корабль*, и по мѣрѣ онаго втягиванія *сезни* и *найтовы* переносятъ безпрестанно къ *клюзамъ* (р.) до тѣхъ поръ, пока *якорный-штокъ* покажется изъ воды. Чертежъ V. фигура 8.

Примѣчаніе: Шпили обращаютъ или вертятъ помощію *вымбовокъ* (т: е: *рычаговъ*), которыя вставляются въ отверстія сдѣланныя на *шпилѣ* (смо: фиг. 10, к.), когда всѣ *вымбовки* въ надлежащія для нихъ отверстія вложены, то оныя закладываются *шпиль-болтами* (желѣзными довольно толстыми шпильками); и въ сдѣланныя диры на концахъ *вымбовокъ* продѣвается тонкая веревка, которая туго вытягивается и тѣмъ утверждаетъ всѣ *вымбовки* въ настоящемъ ихъ положеніи; веревка сія называется *шпиль-тросъ* или *свистовъ*: все же приуготовленіе къ дѣйствію *шпиля* вообще называется *вооружить шпиль*; снятіе же всего со *шпиля* называется *разружить шпиль* (*).

Во время вертѣнія *шпилей* (t′ и m′) у нижняго изъ оныхъ наблюдаютъ, чтобы наложенный на него тремя *шлагами* *кабаляръ* со *шпиля* на низъ не опускался и чтобы всегда туго наономъ находился, при чемъ имѣются на-

---

(*) *Шпили* всегда находятся *разруженными* и только тогда *вооружаются*, когда надобно сниматься съ *якоря* (т: е: поднимать изъ воды *якорь*); а иногда и для подъему большихъ тяжестей, какъ то: *реевъ*, *стенгъ* и проч:

рочно посаженные люди, изъ коихъ одни вытягиваютъ слабину *кабаляра*, а другіе *драйками* (см: сл. *д.*) поправляютъ оный на *шпилѣ*, соблюдая всегда одинаковое его положеніе, что и говорится по морскому *канфорить* или поправлять *кабаляръ*. Нынѣ ввели въ употребленіе такого роду *шпили*, гдѣ *кабаляръ* людьми не поправляется, и вообще все устроеніе оныхъ сдѣлано удобнѣе и прочнѣе противу прежнихъ.

Употребленіе новаго рода шпилей.

Чертежъ V. фигура 10.

Части сего рода *шпилей*, какъ то: *баллеръ* A. *вельпсы* B, *чаки* C, *дромгедъ трандльгедъ* (или шляпы) D. E и *палгедъ* F, дѣлаются точно такимъ же образомъ какъ и у первыхъ *шпилей*, что въ прилагаемомъ чертежѣ таковымъ *шпилямъ* ясно показано; между тѣмъ каждый изъ оныхъ имѣетъ при себѣ 4 *пала*, которые къ самому *шпилю*, въ *палгедъ* F, прикрѣпляются; *палы* сіи служатъ къ остановленію *шпиля*, и для того дѣлается кругомъ онаго чугунный обручь *палгупъ* g, называемый; внутри коего въ разныхъ между собою разстояніяхъ помѣщены двенадцать одинакихъ возвышенностей или *простѣнковъ* V, между коими находятся *впадины* x, и когда надобно задержать *шпиль*, или поднимаемая тяжесть превозможетъ силу дѣйствующихъ на *шпилѣ* и тѣмъ принуждаетъ его обращаться въ противную сторону, то есть назадъ; тогда *палъ* H неизмѣняемо безпрерывно упадающій изъ *впадины въ падину* x тотчасъ упрется въ *простѣнокъ* V и тѣмъ остановитъ *шпиль*, чрезъ что и не допускаетъ сдѣлать возвратное ему коловращеніе.

Для удержанія въ одинаковомъ положеніи *кабаляра*

дѣлаются кругомъ *шпиля* особенные со шляпками чугунные брусочки, называемые *канфоры a* и *c*; которые свободно пропускаются чрезъ прорѣзанные въ *палгедѣ* F диры, касаются на низу неровной поверхности нарочно сдѣланной въ *палгупѣ* g; но какъ бруски сіи несутся *шпилемъ* при обращеніи его, и нижними своими концами въ кои вставлены мѣдныя колесы или *шкивы* катятся по неровной поверхности, отъ чего верхніе концы оныхъ *канфоровъ a* и *c* поднимаются въ верьхъ и опускаются на низъ безпрерывно, и тѣмъ понуждаютъ *кабаляръ* держаться въ одинаковомъ положеніи, коего слабину сообразно дѣйствію *шпиля*, вытягиваютъ нарочно опредѣленные для сего люди.—Сего роду *шпили* употребляются на всѣхъ нынѣ корабляхъ, и есть лучшіе, и удобные (съ нѣкоторымъ изключеніемъ) для поднятія *якоря*. Чертежъ V. фигура 10.

Примѣчаніе: По испытанію многими опытами морскими офицерами найдены *канфоры (a)* при сихъ *шпиляхъ* вовсе неудобными; наипаче при снятіи съ *якоря* въ крѣпкій вѣтръ, гдѣ напряженіе *кабаляра* и прижки его при малѣйшей отдачи, весьма сильны, такъ что *канфоры* не въ состояніи сего выдерживать; а при томъ оные катятся по неровной поверхности сдѣланной въ *палгупѣ* (g), то случалось, что *канфорами* оный пробивало на сквозь, или самые *канфоры* отъ напряженія *кабаляра* вовсе сокрушались. По симъ причинамъ на многихъ корабляхъ и прочихъ военныхъ судахъ *канфоры* изъ своего мѣста вынимаются со всѣмъ вонъ, и безъ оныхъ употребляютъ *шпили* со всею удобностію; во ожиданіи, что современемъ возрастающее искуство корабельныхъ мастеровъ усовершенствуетъ сей недостатокъ, или вовсе истребитъ сіи излишества неудобныя при *шпилѣ*.

РАЗМѢРЫ ШПИЛЕЙ ВЪ АНГЛИНСКОМЪ ВОЕННОМЪ ФЛОТѢ.

Части шпиля.	корабли. 100 пуш.	80 и 74 пуш.	64 и 50 пуш.	фрегаты. 44.	38.	32.
	ф. дю.	ф. дю.	ф. дю.	ф. дю.	ф. дю.	ф. дю.
Діаметръ *бареля* или *веретена* въ *пяртнерсахъ*. -	2. 2.	1. 11	1. 10	1. 9.	1. 8.	1. 7.
Діаметръ верхней *шляпы* или *дромгеда*. - - -	4. 10	4. 7.	4. 6.	4. 3.	4. 0.	3. 9.
Діаметръ нижней *шляпы* или *дромгеда* - - - -	4. 8.	4. 6.	4. 5.	4. 2.	3. 11	3. 7.
Діаметръ *палгеда* - - - - -	4. 10	4. 7.	4. 6.	4. 4.	4. 3.	3. 10
Діаметръ *палгупа* между внутренними сторонами. - - - -	4. 7.	4. 5.	4. 4.	4. 1.	3. 10	3. 6.
Длина верхнихъ *вельпсовъ*. - - -	3. 2.	3. 2.	3. 2.	3. 2.	3. 2.	3. 2.
Длина нижнихъ *вельпсовъ* - - -	3. 0.	3. 0.	3. 0.	3. 0.	3. 0.	3. 0.
Толщина *дромгеда*. - - - - -	1. 1$\frac{1}{2}$.	1. $\frac{3}{4}$.	1. $\frac{1}{2}$.	1. $\frac{1}{4}$.	1. 0.	0. 11$\frac{1}{2}$
Толщина *палгеда*.	0. 9.	0. 8$\frac{1}{2}$.	0. 8$\frac{1}{4}$.	0. 8.	0. 8.	0. 7$\frac{1}{2}$.
Высота *Палгупа*.	0. 4$\frac{1}{2}$.	0. 4$\frac{1}{2}$.	0. 4.	0. 4.	0. 4.	0. 4.

ранги кораблей и фрегатовъ.	чугунные степсы. ширина.	глубина.	размѣръ веретена. діаметръ.	сторона квадрата.
пуш.	дюй.	дюй.	дюй.	дюй.
100.	11.	9.	6.	9.
80 и 74	10$\frac{1}{2}$.	8$\frac{1}{2}$.	5$\frac{1}{2}$.	7$\frac{3}{4}$.
64 и 50	10.	8$\frac{1}{4}$.	5$\frac{1}{2}$.	7$\frac{1}{2}$.
44.	9.	7$\frac{3}{4}$.	5$\frac{1}{4}$.	7.
38.	8$\frac{3}{4}$.	7$\frac{1}{2}$.	5.	6$\frac{3}{4}$.
32.	8$\frac{1}{4}$.	7$\frac{1}{4}$.	4$\frac{3}{4}$.	6.

О поднятіи на корабль изъ воды якорей.

Выше показаннымъ образомъ посредствомъ *шпилей* и *кабаляра*, чрезъ *канатъ* приближается *корабль* къ *якорю*, и когда канатъ придетъ *апанеръ* то есть, въ вертикальное положеніе, тогда налегаютъ болѣе на *шпиль*, дабы отдѣлить или выдернуть *якорь* изъ земли, отъ чего носъ корабля упираясь объ воду, напряженіемъ своимъ *якорь* отъ дна отдѣляетъ, что и говорится: *всталъ якорь*, то есть, что *якорь* отдѣлился или выдернулся изъ земли; при чемъ не престаютъ продолжать вертѣть *шпили* до толѣ, пока поднимаемый *якорь* придетъ въ такое положеніе, что *штокъ* его почти отдѣлится отъ поверхности воды; тогда *шпили* кладутъ на *палъ* (т. е. останавливаютъ и перестаютъ вертѣть); а чтобы *якорь* поднять совсѣмъ на корабль, то для сего служатъ *кранболы* (см: план. А. є.), кои разположены на каждой сторонѣ съ носу корабля, они имѣютъ въ концѣ своемъ вставленныя *три шкива*, и со внѣшней стороны прибитую *планку* (*). Къ симъ *кранболамъ присоединяютъ* большой *трехъ-шкивный блокъ* съ *гакомъ*, называемый *катъ блокъ*; сей *блокъ* основывается съ тремя *шкивами* вдѣланными въ *кранболѣ* веревкой называемой *катъ-лопарь*; когда *якорь* начинаютъ поднимать, то сей *катъ* раздергиваютъ (т: е: ослабляютъ) такъ, чтобы отъ *блока гакъ* называемый *катъ-гакъ*,

Чертежъ V. фиг: 4.

(*) Планка сія называется *собачка* при *кранболѣ*; оная дѣлается почти во всю ширину *кранбола*, но немного короче его, и служитъ къ удержанію взятаго удавкой за *кранболъ пертулиня* (веревка на которой *якорь* виситъ) въ надлежащемъ направленіи его, тогда когда *якорь* виситъ на *кранболѣ*.

Чертежъ V. фигур. 4 и 5. касался воды, по оказаніи же изъ оной *якорнаго рыма*, (т: е, когда *штокъ* почти отдѣлится отъ поверхности воды), тогда посылаютъ человѣка заложить сей *гакъ* за *рымъ*; по сдѣланіи сего вытягиваютъ *катъ*, коего *лопарь* (конецъ) простирается чрезъ *бакъ* на *палубу*, гдѣ оный тянется до тѣхъ поръ, пока *блокъ* придетъ къ самому *кранболу* (*) при коемъ находится прикрѣпленная особаго рода короткая веревка именуемая *пертулинь*, которой продѣваютъ въ *якорный-римъ* и проводятъ по сторонѣ *кранбола* къ большому *кнехту* при ономъ находящемуся; обматываютъ *пертулинъ* кругомъ и крѣпятъ между имъ и другимъ *кнехтомъ* подлѣ его состоящимъ, что и говорится *якорь виситъ на кранѣ*. По слѣланіи сего, чтобы привесть *якорь* къ *борду* и положить *горизонтально*, употребляется для того особо сдѣланный съ принадлежностями на *фока русленяхъ* деревянный брусъ, вышиною не болѣе 13 футъ называемый *пентербалка*, (см: черт: V. фиг. 6); одинъ конецъ сей *балки* имѣетъ обращеніе на *шалнерѣ* или желѣзномъ *болтѣ* между двухъ кницъ (на *фоковомъ руслинѣ*) сквозь оный вложенномъ, а къ другому ея концу привязывается родъ *бакштога* смоленая веревка, которая накладывается на *топъ фокъ-мачты* и служитъ по опредѣленной своей длинѣ для того, чтобы при поднятіи *якоря* къ *борду*, *пентербалка* дѣлала такой уклонъ отъ *фоковыхъ вантъ*, чтобъ *якорь* не задѣвая *борда*, свободно и почти параллельно

(*) Дѣйствіе сіе называется *взять якорь на катъ*; приуготовленіе къ оному дѣлается въ то время пока вертятъ *шпиль*, и вобще все что нужно къ приведенію *якоря* къ надлежащему его мѣсту производится въ тоже время.

оному, возможно было приподнять; а для сего къ верхнему концу сей *балки* прикрѣпляется большой *блокъ*, въ который проходитъ веревка называемая *пентеръ-шкентель* (*), у котораго въ одномъ концѣ *вплесненъ гакъ* называемый *пентеръ-гакъ*, а въ другомъ находится, *вплесненный коушъ*; за оный закладываются *тали* именуемыя *фишъ-тали*; оныя будучи заложены *гакомъ* одного своего *блока*, за сей сказанный *коушъ пентеръ-шкентеля*, а другой отъ оныхъ *блокъ гакомъ* своимъ закладывается за *обухъ*, вбитый въ *бордѣ* корабля, съ каждой стороны у *шкафутовъ*. Чертежъ V. фигур. 6 и 7.

Когда *якорь* поднять, взять на *катъ* и виситъ уже на *кранбалѣ*, тогда съ той же стороны опускаютъ *пентербалку*, раздергиваютъ *фишъ-тали*, закладываютъ *пентеръ-гакъ* между внутренней *якорный лапы* (то есть: которая ближе къ *борду*) и *веретена*, тянутъ *фишъ-тали* и тѣмъ *якорь* приподнимаютъ къ *борду* корабля до толѣ, пока *веретено* и *лапы* не придутъ въ горизонтальное положеніе, гдѣ находится вбитый въ *бордѣ* Фигура 6.

(*) На многихъ корабляхъ вмѣсто *шкентеля*, коего толщина равна *буй-репу* употребляютъ *тали*, (такимъ образомъ какъ на чертежѣ V въ фигурѣ 6 изображено;) у коихъ верхній блокъ будучи *остропленъ* съ имѣющимъ при себѣ *огономъ* надѣвается на *пентербалку*, а въ *стропъ* нижняго *блока* ввязывается *пентеръ-гакъ*, которымъ какъ должно закладываютъ за *лапу*; чрезъ основанный такимъ образомъ *фишъ*, гораздо легче поднимается *якорь*.—Между прочимъ у Англичанъ употребляютъ къ нижнему *блоку* привязанные два толстые *штерта* съ *коушами* и *пентеръ-гаками*, къ концамъ ихъ прикрѣпленными или одинъ *пентеръ-шкентель* съ двумя *гаками*, кои закладываются за *лапы якоря*, а чрезъ то держатъ его, при подъемѣ въ лучшемъ равновѣсіи.

Чертежъ V. фигура 6 и 7. на ровнѣ *съ фоковыми-русленями обухъ* (противъ коего *лапы* должны поровняться), за которой прикрѣпляется желѣзная цѣпь называемая *рустовъ*; симъ *рустовомъ* обносятъ *якорь* такимъ образомъ: что *веретено* и одна *лапа* его лежатъ на ономъ въ покойномъ состояніи, въ конецъ же *рустова* ввязывается довольно толстая веревка, которая будучи вытянута *закрѣпляется* за два *кнехта*, подлѣ сего мѣста на *бакѣ* находящіеся. (*) По учиненіи сего снимаютъ *фишъ-тали*, убираютъ *пентербалку* къ *фокъ вантамъ*, гдѣ ее и *прихватываютъ* (привязываютъ) *найтовомъ* къ онымъ *вантамъ*. При семъ положеніи *якоря*, одна его *лапа* упирается въ *бордъ корабля*, для сохраненія коего, подкладывается подъ оную *лапу* висящая на *штертѣ* деревянная доска называемая *шкунъ*.

Когда же понадобится *якорь* бросить въ воду, то сначала снимаютъ всѣ находящіеся при немъ *найтовы* и потомъ отдаютъ *рустовъ*, что и говорится *якорь на кранъ*! и когда оное выполнится, то потомъ: *отдай якорь*.—Сіе единственно во всѣхъ случаяхъ означаетъ освободить (развязать) *пертулинь* (см: стр. 195); При семъ употребляется особая ловкость и искуство; а безъ онаго при такомъ сильномъ паденіи *якоря* конецъ *пертулиня*, можетъ убить человѣка до смерти; ибо окончательное освобожденіе онаго, должно дѣлать двумъ или тремъ человѣкамъ.

(*) Должно замѣтить, что во время вытягиванія *рустова*, закладываютъ *хватъ-тали* (легкія *тали*) за *штокъ якоря*, дабы тѣмъ ближе его подтянуть, гдѣ и кладется на него *найтовъ*, если не предвидятъ скорой надобности бросать *якорь*; также во время походу въ помощь *рустову*, кладется на *якорь найтовъ* въ 5 или 6 *шлаговъ*, изъ подержаннаго довольно толстаго *тросу*.

О рулѣ.

Руль есть самонужнѣйшее орудіе, способствующее къ обращенію *корабля* на обѣ стороны; и вообще оный служитъ къ управленію его.—Изображеніе *руля* показано на *планѣ А*, подъ знаками *u″ y′ a″*. Онъ навѣшивается съ зади *корабля*, посредствомъ *крючьевъ* (v″) обращающихся на петляхъ (*x″*) прикрѣпленныхъ къ *старнъ посту* (C); число *рулевыхъ петель*, а равно и *крючьевъ* бываетъ отъ 6 до 7 паръ, оные расположены слѣдующимъ образомъ: нижняя *петля* кладется около полутора футовъ выше верхней кромки *киля* (A), а верхняя непосредственно выше *винтранца* (w. т.) и прикрѣпляется около головы *старнпоста* (C) къ *транцамъ* (к); прочія петли размѣщаются между сими въ равномъ разстояніи; (*) ширина *рулевыхъ* петель дѣлается отъ $4^{хъ}$ до $4\frac{1}{2}$ дюймовъ, а длина отъ 8 до 11 футовъ, толщина оныхъ около одного дюйма въ концѣ вѣтви, и три дюйма въ колѣнѣ; діаметръ петель полагается два дюйма; центръ каждой изъ оныхъ долженъ находиться въ направленіи линіи, пересѣкающей *ахтеръ штевень* (C) по поламъ. *Руль* составляется изъ разныхъ штукъ, именно: самая ближайшая къ *старнъ посту* (C); главная штука его, къ которой прикрѣпляются *крючья* (*v″*) именуется *рудерписъ* (*u″*) остальноеже отъ сей части, называется *перо* (*t″*); къ задней сторонѣ или къ спинѣ *руля* (*y′*) подобно какъ и къ нижней его кромкѣ или *пяткѣ* (*a″*), прибиваются доски около 5

Чертежъ V. фигура 9. и Планъ А.

(*) Относительно размѣщенія петель, должно разумѣть, что такимъ же образомъ и крючья по *рулю* располагаются и объемля оный къ нему прикрѣпляются.

Чертежъ V. фигура 6. и Планъ А.

дюймъ толщиною; первая простирается до перваго уступа по спинѣ *руля,* а послѣдняя кладется во всю *пятку;* доски сіи служатъ единственно для предохраненія *руля.*

Руль дѣлается въ нижней его части гораздо ширѣ нежели въ верхней, и обыкновенно имѣетъ уступъ въ своей ширинѣ, на вышинѣ *грузовой ватеръ-линіи* (*); въ верхней же части полагается гораздо толще нежели въ нижней такъ, что гнѣздо вынимаемое въ ономъ для *румпеля,* не въ состояніи ослабить его ширины; которая при нижнемъ концѣ бываетъ около 5 фут. 4 дюймовъ, при верхнемъ уступѣ 3 фута 6 дюймъ; самый уступъ 7 дюймовъ, а верхній конецъ 2 фута 7 дюймовъ.

Такимъ образомъ *руль* составляется, сверьхъ того почти на противъ уступа, въ *рудеръ-писѣ* (*и''*) просверливается на сквозь *руля* двѣ диры (*v*) одна ниже другой разположенныя (**), а съ зади *руля* на спинѣ его, подлѣ самаго уступа присоединяютъ два *обуха* (***) для *рулевыхъ цѣпей* (*z''*) въ самой же *головѣ руля*

(*) *Грузовая ватеръ-линія* показываетъ самое большое углубленіе корабля, по которую корабль состоитъ въ полномъ грузу, оная бываетъ или параллельна *килю* (А), что и говорится корабль погруженъ (или построенъ) на равной *киль.* Если же оная линія съ уклономъ на корму, тогда говорятъ корабль съ *диферентомъ* (см: стра. 6).

(**) Одна изъ оныхъ служитъ для веревки называемой *сорлинъ,* а другая для *стропки,* которою присоединяется *руль* къ *ахтеръ-штевню* и нѣкоторымъ образомъ удерживаетъ въ верьхъ его движеніе.

(***) *Обухи* сіи разположены врозь и утверждаются въ желѣзной скобкѣ, которая собою обхватываетъ по перегъ *руль.*

(s″) продалбливаютъ два гнѣзда, (см: чер. V. фиг. 9 *а* и *б*) изъкоихъ большое дѣлается въ низу и служитъ для вложенія настоящаго *румпеля* (см: пл: А. ù), а малое располагается надъ оной для запаснаго *румпеля*, и для утвержденія головы *руля* наколачиваются на оную желѣзные *бугеля*. Чертежъ V. фиг: 9. и Планъ: А.

Рулемъ управляютъ на *шканцахъ* помощію *штурвала* (см: план. *А. р″*) для сего вкладывается въ *рулевую голову* (s″) деревянный брусъ называемый *румпель* (ù), который прикрѣпляется къ *рулю* желѣзными *крюъями* или двумя толстыми желѣзными полосами (*c*) идущими вдоль *румпеля* по бокамъ его, онѣ однимъ своимъ концемъ закладываются (и пригибаются на глухо) за *обухи* (*d*) съ каждой стороны *рулевой головы* (s″) пропущенные, и съ зади четырехъ гранными *гайками* (*e*) закрѣпленныя; для утвержденія сего съ наружной стороны обгибаютъ *голову руля* желѣзныя полосы (*f*) почти противъ *гнѣзда румпеля*, сверьху и съ низу положенные; равно и конецъ *румпеля* обгибается желѣзной полосой, которая кругомъ задняго конца его, врѣзывается въ оный во всю свою толщину. Другойже конецъ сего *крюка* (*d*) (или полосы) на оконечности своей имѣетъ винтъ, которымъ проходитъ въ *бугель* (*g*) прикрѣпленной у внутренняго конца *румпеля*, гдѣ его и завинчиваютъ на крѣпко *гайкою* (*h*). Сіе укрѣпленіе какъ съ одной такъ и съ другой стороны дѣлается одинаково; что ясно изображаетъ на *чертежѣ V. фигура*. 9.

Румпель (см: пл: А. ù) обращеніемъ своимъ въ ту и другую сторону описываетъ дугу, на коей составляется изъ дерева шириною неболѣе какъ въ $1\frac{1}{2}$ фута и толщиною въ $\frac{1}{2}$ фута, таковая часть дуги называется *погонъ* (*kk*); съ верьху коего кладется во всю его окружность желѣз-

Чертежъ V. фиг. 9. и Планъ А.

ная не очень широкая полоса (l. l.), которая въ *погонѣ* впускается. Къ сему *погону румпель* помощію *желѣзной планки* (v') (*) присоединенъ такъ, что можетъ ходить свободно въ ту и другую сторону, и чрезъ оную удерживается *румпель* въ одинаковомъ положеніи; ибо планка сія не позволяетъ ему въ верьхъ и въ низъ отходить отъ *погона*, которой укрѣпляется къ *бимсамъ* и *къ борту корабля* и имѣетъ внутри себя нѣсколько вдѣланныхъ *шкивовъ* (n), а на внѣшней сторонѣ небольшой желобокъ, по которому и по *шкивамъ* ходитъ веревка именуемая *штуръ-тросъ* (см: пл. А. z.), оная привязывается обоими концами своими за *обухи* (o) утвержденные въ концѣ *румпеля* съ каждой его стороны, идетъ отъ него по обѣ стороны по сказаннымъ *шкивамъ* вставленнымъ въ *погонѣ* къ самому *борту*, гдѣ проходитъ сквозь горизонтальный *шкивъ* утвержденный въ *планкѣ*, которая прикрѣпляется къ *борту* какъ съ одной, такъ и съ другой стороны; отъ сихъ *планокъ* концы *штуръ-троса* идутъ съ одной стороны отъ *борта* въ одинъ *шкивъ*, а съ другой стороны отъ *борта* въ другой *шкивъ*, вдѣланные въ переди *бизань мачты* подъ *палубой*; отъ коихъ поднимаются вверьхъ сквозь диры сдѣланныя въ *палубахъ*, гдѣ оба конца выходятъ съ той и съ другой стороны, и накладываются *шлагами* (нѣсколькими оборотами) на *штурвалъ* (см: план. А. p''), на ко-

(*) *Планка* сія называется *собачка*, которая по *погону* ходитъ; она прикрѣпляется къ концу *румпеля* и дѣлается таковою какъ изображаетъ на чертежѣ V фигура 9, (см: *m*). У Англичанъ къ низу верхняго конца сей *собачки* приваривають *мѣдь*, дабы чрезъ то глаже и ловчѣе ходилъ *румпель* по желѣзной полосѣ на верьху *погона* расположенной.

торомъ соединеніе сихъ концовъ *прихватывается* къ *скобкѣ* въ срединѣ *штурвала* вбитой; обращеніемъ сего *штурвала*, чрезъ *штуръ-тросъ* и *румпель* производится дѣйствіе *руля* въ ту и другую сторону, и чрезъ то совершается надлежащее управленіе въ ходу корабля. Чертежъ V. и Планъ A.

Примѣчаніе: Во время крѣпкаго вѣтру въ помощь *штуръ-тросу* (см: пл. A, z.) съ каждой стороны за *румпель* закладываются *тали*, именуемые *румпель-тали*, которыхъ другой *блокъ* относится и закладывается за *обухъ* (въ констапельской см: пл. A. XXXI.) въ *бортѣ* вбитый, противу самаго конца *румпеля*; сими *таллями* правятъ *рулемъ* въ крѣпкій вѣтръ, и облегчаютъ чрезъ то дѣйствіе *штуръ-троса*, на нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ выводятъ (*лопоря*) концы сихъ *талей* на верьхъ; для чего нарочно у *борта* прорубаются особенные *шпигаты*, сквозь которые оные концы проводятъ на *шканцы* (см: пл. A. c″), гдѣ ими дѣйствуютъ согласно съ дѣйствіемъ *штурвала*.

Для удержанія нѣкоторымъ образомъ *руля*, находятся при немъ съ боковъ *руль тали* (*), которыя за-

(*) *Руль-тали* употребляются на случай естьли переломится *румпель*, то оными хотя съ нуждою, но есть средство положить *руль* на *бордъ* или лучше сказать не давать оному въ ту и другую сторону кидаться; при чемъ также не опустительно закладываются между *тиллеръ транцомъ* и *рулевою головою* клинья, между тѣмъ употребляется тотчасъ запасный *румпель*, которой бываетъ или желѣзной или деревянной, но гораздо тоньше настоящаго; *румпель* сей вставляется въ верьхнюю диру *руля*, нарочно для сего случая въ головѣ его сдѣланную. Оныя же *тали* въ особенности служатъ къ удержанію *руля* въ случаѣ если оный изъ своего мѣста вышибится.

Чертежъ V. фигура 9. и Планъ А.

кладываются съ зади *руля* за *обухи* утвержденные при началѣ *рулеваго-пера* (см: план: А, t''), отъ коего идутъ на обѣ стороны желѣзными или мѣдными цѣпями (z'), имѣющими при своихъ концахъ привязанные довольно толстые *шкентели*, за которые закладываются съ каждой стороны *тали*, заложенные другимъ своимъ *блокомъ* за *обухъ* вбитый подъ *бизань-русленями* и концами своими выходятъ въ *шканечные порты*, гдѣ оными дѣйствіе производится; на таковой же случай если вышибится *руль* изъ своего мѣста, дабы удержать его подлѣ корабля, то вверхней части *руля* (r') просверливаютъ диру, въ которую проходитъ веревка съ большимъ *кнопомъ* (узломъ), называемая *сорлинь*, оный продолжается другимъ своимъ концемъ на *бизань-руслени*, гдѣ за *обухъ* вбитый въ *бордѣ* крѣпится. Въ прочемъ относительно всѣхъ таковыхъ случаевъ, даже и на потерянія самаго *руля* изложены въ *Опытѣ Морской Практики* въ § 504 и проч. разные способы, для управленія въ таковыхъ случаяхъ кораблемъ, какъ то: *Оливіеръ* Французкій Штурманъ, показалъ способъ править кораблемъ помощію *стенги* или *рея*. Англинской мореходецъ *Гатчинсонъ* подалъ средство замѣнить *руль канатомъ*; Англинской Морской Капитанъ *Пакенгамъ* открылъ способъ сдѣлать *руль* изъ запасной *стенги*, *утлегеря* и *мачтоваго эзельгофта*; сей послѣдній удобнѣе всѣхъ. По его правилу сдѣланный *руль* можетъ служить для дальнѣйшаго плаванія (*), оному чертежъ и описаніе со всею точно-

---

(*) Таковой *руль* употребляемъ былъ на многихъ Англинскихъ корабляхъ съ великимъ успѣхомъ, и Капитанъ *Жамесъ Корнвалисъ*, командовавшій 64 пушечнымъ кораблемъ называемымъ *Корона*, свидѣтельствуетъ, что

стію приложены въ *Опытѣ Морской Практики* во второй части.

Между различными способами относительно потерянія совсѣмъ *руля*, есть удобное средство составить *потесь*, и управлять оною кораблемъ; таковая *потесь* изобрѣтена Флота Капитаномъ Андрѣемъ *Фондезинымъ* въ 1805 году, при потеряніи близь *острова Ругена рулей*, кораблями 100 пушечнымъ *Гавріиломъ* и 74 пушечнымъ *Зачатіе св. Анны*; при каковомъ случаѣ сія вновь изобрѣтенная *потесь* со всею удобностію (на составленіе коей ни излишнихъ матеріаловъ, ни большаго времени для сдѣланія не требуется), была на практикѣ употреблена и найдена совершенно полезною; ибо чрезъ управленіе оною оба корабля отъ *О. Ругена* до *Копенгагена* (разстояніе около 20 нѣмецкихъ миль) доведены были благополучно (**). Посему, дабы таковое полезное въ крайностяхъ для мореходцевъ изобрѣтеніе не осталось забвеннымъ, то оному чертежъ и описаніе съ подлиннаго снятые при семъ прилагаю.

при крѣпкомъ вѣтрѣ и великомъ волненіи, лежа двои сутки *бейдевиндъ* подъ *зарифленными марселями*, управлялъ онъ симъ *рулемъ* съ таковою же удобностію, какъ и настоящимъ.

(**) Въ 1806 году въ Мартѣ мѣсяцѣ чрезъ представленіе отъ Г. *Фондезина* Государственной Адмиралтействъ Коллегіи, оная *потесь* одобрена и Товарищемъ Министра Морскихъ силъ Чичаговымъ утверждена; а модель таковой *потеси* препровождена въ Государственный Адмиралтейскій Департаментъ, который хотя и положилъ напечатать оную въ издаваемыхъ имъ запискахъ, но по сіе время она еще не напечатана.

Описаніе потеси.

Чертежъ VI.

Потесь составляется изъ *стенги*, которой *шпоръ* съ *кипами* отпиленъ, и съ половины оной съ обѣихъ сторонъ съ нету къ нижнему концу *стенга* стесана; въ концѣ толщина 5 дюймовъ; въ нижней сторонѣ отъ конца на 4 фута выдалбливается мѣсто въ длину для положенія двухъ чугунныхъ *баластинъ*, отступя на футъ второе мѣсто, на таковое же разстояніе и третіе мѣсто; во всѣ сіи три мѣста должно положить 12 пудъ чугуннаго баласту. На ту сторону, гдѣ баластъ положенъ, отъ конца на 3 фута кладется дерево изъ *марса* или *блинда-рея*, длиною 16 футовъ, толщиною въ 8 дюймовъ, шириною въ заднемъ концѣ 7, а въ переднемъ 6 дюймовъ. Въ ономъ деревѣ выдолблены таковыяжъ два, или три мѣста, на разстояніе одного фута, и отъ задняго конца наполняются *баластомъ* и скрѣпляются въ промежуткахъ между *баластомъ нагелями*, *шипами* или *гвоздями*; на оное же кладется второе дерево изъ *шкалы* толщиною въ 7 дюймовъ, шириною въ заднемъ концѣ 12, въ переднемъ 10 дюймовъ, оное кладется на *шипы*, или скрѣпляется *нагелями*; таковыя же два дерева кладутся и по другую сторону *стенги*, но безъ *баласту*. Сіи деревья скрѣпляются въ четырехъ мѣстахъ *найтовами*, потомъ приколачиваются гвоздями съ каждой стороны по дереву изъ *лисель-шпирта*, или другаго дерева, толщиною въ 6 дюймовъ, шириною въ заднемъ концѣ 6, а въ переднемъ 5 дюймовъ. На конецъ скрѣпляются оныя деревья *портовыми запасными петлями*, которыхъ въ нижней сторонѣ, гдѣ положенъ *баластъ*, по три, а въ верхней по двѣ прибивается; въ *топѣ-стенги* вколачиваются съ

двухъ сторонъ по одному *рымъ-боуту*, которые и заклепываются; близъ половины *потеси* накладывается *кабельтовъ выблиноштымъ узломъ* въ двое, сей *кабельтовъ принайтовливаютъ* въ нѣсколькихъ мѣстахъ, и продѣваютъ его въ *рулевое гнѣздо*, гдѣ и крѣпится оный въ *Констапельской*; на ономъ *потесь* подымается отъ воды по разсмотрѣнію. Другой *кабельтовъ выблиноштымъ же узломъ* кладется на задній конецъ *потеси*, которой будетъ служить для правленія оною. Позади *штуръ-вала* въ *порты* кладется *гика-рей*, который при оныхъ *принайтовливается*, на концахъ онаго *рея прикрѣпляются блоки*, въ которые проходятъ *кабельтовы* для правленія, простираясь въ *портъ*, гдѣ также привязываются *блоки* по разсмотрѣнію. Въ палубѣ, гдѣ *штуръ-тросъ* ходитъ, крѣпится одинъ *блокъ* и *кабельтова* одинъ конецъ проходя въ оной, кладется на *штуръ-валъ*, а на другой конецъ *кабельтова* кладутся *тали* для правленія. Въ *рымъ-боуты* у *стенги* закладываются *тали* съ обѣихъ сторонъ и держатъ *потесь* противу *ахтеръ-штевня*. Ежели жъ оною *потесью* случится управлять въ такомъ морѣ, гдѣ большаго волненія нѣтъ, то оная кладется въ *Констапельской портъ* на *транецъ*, и за *рымбоуты* крѣпится слабо положеннымъ *найтовомъ* въ *рымы*; а въ *портъ* дѣлается изъ двойной парусины *брюканецъ*. Чертежъ VI.

Особенныя принадлежности къ вооруженію корабля.

Показавъ вооруженіе корабля и разные употребляемые при ономъ способы, на произведеніе коихъ въ дѣйствіе нужны разныя принадлежности, между оными главныя суть веревки или *снасти*; изъ которыхъ тѣ, кои служатъ къ утвержденію *мачтъ*,

бушприта, *стенгъ* и проч. именуются различно: какъ то, *ванты*, *штаги*, *фордуны*, *бакштаги* и проч. что вообще называется *стоячій-такелажъ*; ибо онѣ будучи единожды натянуты остаются въ одномъ положеніи. Но *снасти* принадлежащія *реямъ* и *парусамъ*, какъ то: *фалы*, *брасы*, *шкоты*, *булини*, *гитовы* и проч. посредствомъ которыхъ разпускаются, поднимаются и убираются *паруса* и которые почти всегда въ движеніи бываютъ, именуются *бѣгучимъ такелажемъ*. Разность въ употребленіи тѣхъ и другихъ *снастей* производитъ и въ составленіи оныхъ различность: первыя должны быть крѣпче, а вторыя мягче. Составленіе же тѣхъ и другихъ суть слѣдующее:

Нити изъ пеньки дѣлаются отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$ дюйма, самыя толстыя изъ нихъ называются ровной или *канатной пряжи*, онѣ должны имѣть такую крѣпость; чтобъ не могли порваться подъ тяжестію меньшею $4\frac{1}{2}$ пудъ; тоньше сихъ нити, называются *вантовой пряжи*, которыя должны выдерживать $2\frac{1}{4}$ пуда.

Изъ таковыхъ нитей дѣлаются всѣ веревки, начиная отъ самыхъ тонкихъ *линей* до самыхъ толстыхъ *канатовъ*. Веревки бываютъ *бѣлыя* и *смоленыя*; для первыхъ безъ всякаго приуготовленія употребляются нити вышедшія изъ рукъ прядильщика. Но для вторыхъ основываютъ во первыхъ нѣсколько нитей вмѣстѣ, которыя составляя такъ называемую *вицу*, пропускаются сквозь горячую смолу, дабы каждая нить ею напиталась, и изъ сей *вицы* берутъ уже сколько нужно нитей для сдѣланія смоленой веревки. По симъ причинамъ всѣ корабельныя *снасти*, изключая весьма малое число бѣлыхъ веревокъ, а именно: *штуръ-троса*, *сигнальныхъ-фаловъ*, *лагъ-линей* и *лотъ-линей*, дѣлаются изъ

смоленыхъ вицъ; и сверьхъ того весь *стоячій такелажъ* обмазывается смолою.

Двѣ нити парусной пряжи свитыя вмѣстѣ, составляютъ тонкую веревку называемую *марлинь*.

Двѣ нити не изъ чистой пеньки, а изъ вычесокъ (и потому оныя бываютъ гораздо толще парусной пряжи) свитыя вмѣстѣ, составляютъ веревку называемую *лордень*.

Три нитки парусной пряжи свитыя вмѣстѣ, составляютъ тонкую веревку называемую *юзень*.

Кромѣ сихъ показанныхъ веревокъ прочія спущаются двояко: однѣ *тросовой*, а другія *кабельной* работы; и какъ тѣ, такъ и другія бываютъ о трехъ и о четырехъ *стрендахъ*.

Шесть нитей парусной пряжи спущенныя въ три *стренды*, составляютъ веревку называемую *стеклень*, толщина его есть половина дюйма.

Лини бываютъ въ 6, 9 и 12 нитей *вантовой пряжи*, и имѣютъ толщину отъ $\frac{3}{4}$ до $1\frac{1}{4}$ дюйма.

Примѣчаніе: Всѣ сіи выше описанныя мѣлкія веревочки, исключая бѣлыхъ *линей*, по спускѣ ихъ купаются въ смолѣ; онѣ дѣлаются отъ 28 до 45 саженъ, и въ вооруженіи корабля употребляются на *бензели*, *найтовы*, *тресинги* и *клетенги*; но *тресингъ* и *клетингъ* кладется иногда изъ *шкимушки* или *шкимушгара*, которой свивается изъ 2,хъ 3хъ или 4хъ *каболокъ* стараго разпущеннаго каната.

Собственно называемые *тросы* дѣлаются толщиною отъ $\frac{3}{4}$ до 12 дюймовъ; самые тонкіе изъ *вантовой*, а прочіе изъ *ровной пряжи*. Всѣмъ имъ дается длина въ 100 саженъ. *Тросы* употребляются на весь *бѣгучій такелажъ*, на *стропы* къ *блокамъ* и на канатные *сто-*

пора, а самые тонкіе идутъ на *бензели*, *найтовы* и *выблинки*. *Ликъ-тросы*, коихъ толщина есть отъ $\frac{3}{4}$ до $5\frac{3}{4}$ дюйма, дѣлаются изъ парусной пряжи и для доставленія имъ большей мягкости слабѣе обыкновенныхъ *тросовъ* спускаются.

Три *стренды* (*) спущенныя въ одинъ *тросъ* прижимаются плотно одна къ другой, и ни малѣйшей пустоты въ оси веревки не оставляютъ. Но четыре *стренды* не могутъ быть сжаты такъ плотно, и всегда остается между ими нѣкоторая пустота, которая спускъ веревки весьма затрудняетъ, ибо *стренды* обвиваясь въ семъ случаѣ около пустой оси не могутъ имѣть единообразное положеніе и равное напряженіе; при большемъ же напряженіи одной *стренды* предъ другими крѣпость всей веревки ослабѣваетъ. А потому *четырехъ-стрендные тросы* спускаются съ сердешникомъ, составляющимъ ось веревки, около которой *стренды* обвиваются; толщина сего сердешника бываетъ въ половину толщины каждой *стренды*; и посему число нитей потребное для предполагаемаго *четырехъ-стренднаго троса* дѣлится на пять частей, изъ коихъ четыре равны между собою, а пятая въ половину ихъ меньше.

Примѣчаніе: Четырехъ-стрендные тросы превосходнѣе *трехъ-стрендныхъ*; ибо при той же толщинѣ обоихъ *тросовъ*, *стренды* перваго тоньше чѣмъ втораго; слѣдовательно

(*) *Стрендою* называется одна прядь; то есть, берется нѣсколько нитей, которыя раздѣляются на три равныя части называемыя пряди или *стренды*; изъ которыхъ каждая особо крутится и потомъ всѣ вмѣстѣ спускаются, и такъ составляется каждая веревка тросовой работы въ три *стренды*.

ровнѣе могутъ быть напряжены нежели у втораго; при большомъ числѣ *стрендъ*, веревка бываетъ глаже, отъ чего она въ *блокахъ* идетъ ходчее и меньше тренія претерпѣваетъ.

Изъ выше показаннаго можно замѣтить, что *четырехъ-стрендные* тросы имѣя ту же толстоту, крѣпче и удобнѣе *трехъ-стрендныхъ*; они дѣлаются обыкновенно изъ вантовой пряжи толщиною отъ 11 до 4 дюймъ, а длиною во 150 и 120 сажень; ихъ употребляютъ на *гинь-лопари* къ *кранамъ*, къ *топрепамъ*, къ *горделямъ*, на *стенгъ-вынтрепы*, на *катъ-лопари*, на *вантовые талрепы* и проч.

Канаты, *кабельтовы* и *перлини*, спускаются изъ трехъ *трехъ-стрендныхъ* ровной пряжи *тросовъ*, которые для сего скручиваются при началѣ больше нежели упругость ихъ *стрендъ* того требуетъ; и такъ сіи веревки спускаются дважды, что и называется *кабельною работою*.

Канаты имѣютъ толщину отъ 24 до 12 дюймовъ, *кабельтовы* отъ 12 до 6, а *перлини* отъ 6 до $2\frac{1}{2}$ дюймовъ, длиною же всѣ они бываютъ во 120 сажень.

Примѣчаніе: Преимущество *кабельной работы* предъ тросовою состоитъ въ томъ, что при той же толщинѣ веревки отъ двойнаго ея спуска всѣ свои частицы имѣетъ твердо перевитыя между собою такъ, что еслибы сильнымъ треніемъ и порвало нѣсколько нитей каната въ одномъ мѣстѣ, то въ сей только одной части канатъ и ослабѣетъ, а во всѣхъ другихъ точкахъ своей длины прежнюю сохранитъ крѣпость; ибо прерванныя нити будучи весьма сильно сжаты идущими по верьхъ ихъ прядями не могутъ въ другихъ мѣстахъ выдернуться. Наконецъ многіе думаютъ, что вода не столь скоро и

не въ такомъ изобиліи проницать можетъ веревку дважды спущенную, и что потому оною работою должно составлять тѣ веревки, которыя по необходимости часто въ водѣ бываютъ.

Весь стоячій *такелажъ*, какъ то: *ванты*, *штаги*, *фордуны* и *бакштаги*; также *кабаляринеи*, *шкоты* и *галсы* нижнихъ парусовъ, спускаются изъ четырехъ тросовъ съ сердешникомъ; каждый тросъ спущенъ бываетъ изъ трехъ *стрендей вантовой* пряжи, а толщина сердешника равна или $\frac{1}{4}$ ю меньше толщины каждой *стренды*. И такъ сіи снасти состоятъ изъ 12 *стрендей* и одного *сердешника*, что называется *вантовая* или *кабельная четырехъ-стрендная* работа, принимая каждый *тросъ* за *стренду*.

Галсы нижнихъ парусовъ и *марса-шкоты*, первые *кабельною четырехъ-стрендною*, а вторые обыкновенною *тросовою трехъ-стрендною* работою спускаются остроконечные; то есть такъ, что концы ихъ привязывающіеся къ парусу вдвое толще тѣхъ, за которые люди руками тянутъ. Сіе дѣлается для того, что весьма неудобно охватывать руками толстую веревку и убираться съ нею неспособно. При спускѣ сихъ снастей дается имъ та самая длина, какую онѣ должны имѣть въ употребленіи.

Для сысканія вѣса каждой веревки, можно употреблять приближенное правило: квадратъ толщины веревки въ дюймахъ умноженный на $\frac{5}{8}$, даетъ въ пудахъ вѣсъ каждой веревки, когда она бѣлая и длиною въ 120 саженъ; а для смоленыхъ веревокъ надлежитъ на каждый пудъ прибавлять $5\frac{1}{2}$ фунтовъ смолы. Вѣсъ всѣхъ снастей 74 пушечнаго корабля составляетъ около 6610 пудовъ.

Примѣчаніе: Нынѣ производится все канатное мастерство помощію машины вывезенной изъ Англіи Г. Лейтенантомъ Мацневымъ въ 1801 году. Удобство сей машины доставляетъ большія выгоды, какъ то: потребность меньшаго количества матеріала (пеньки), ровное напряженіе всѣхъ нитей, скорость и крѣпость всѣхъ спускаемыхъ на оной *снастей.*

Кромѣ принадлежащихъ снастей потребные къ вооруженію корабля разныхъ сортовъ *блоки*, изображены на чертежѣ IV; равно и прочія принадлежности по частямъ или въ настоящемъ своемъ видѣ въ разныхъ чертежахъ показаны. Такимъ образомъ составляется *вооруженіе корабля*, при коемъ показаны всѣ употребляемые принадлежности и разные способы чрезъ опыты найденные выгодными, удобными и полезными. Теперь предлагаемо будетъ о парусахъ со всѣми при нихъ состоящими принадлежностями.

О Парусахъ

и

снастяхъ при нихъ находящихся.

О Парусахъ
The Sails
Les Voiles

Между всѣми корабельными *парусами* соблюдается тотъ же порядокъ и то же различіе именъ, какое между *реями*, выше сего описанными (см. стр: 143). *Парусы* распускаются на *мачтахъ* или между ими, дабы принять вѣтръ и понудить корабль двигаться по водѣ; они бываютъ четыреугольные въ видѣ правильной и неправильной *трапеціи* и трехъ угольные. Всѣ же вообще обкладываются вокругъ по краямъ (пришитой къ нимъ) веревкой, именуемой *ликъ-тросъ*.

Парусы шьются изъ различной *парусины*; обширность и возвышеніе *паруса* опредѣляютъ для него толстоту *парусины*; самая толстая именуется *канифасъ*,

и употребляется для нижнихъ *парусовъ*; не много тонѣе *канифасу* парусина называется *карельдукъ* и *клавердукъ*; оба сіи употребляются для *среднихъ парусовъ*; а на *верхніе паруса* употребляется *парусина* гораздо тонѣе сихъ полотенъ; оная называется *брамсельдукъ*; на конецъ для самыхъ верхнихъ или окончательныхъ *парусовъ*, также и на мѣлкія *гребныя разъѣздныя суда*, употребляютъ *парусину* или *олонецкое полотно* тонѣе *брамсельдука*.

Всѣ *реи* изключая *бегенъ-рея* (10) носятъ на себѣ *паруса*, кои отъ нихъ названіе свое получаютъ; каждый *парусъ* составляется изъ многихъ параллельныхъ отъ верьху къ низу простирающихся и между собою сшитыхъ полотнищъ. Широта *парусовъ* размѣряется по длинѣ *реевъ*, къ которымъ они привязываются, а высота по высотѣ *мачты* или *стенги*, вдоль которой они поднимаются; всѣ таковые *паруса* называются *прямыми парусами* (*). Кромѣ сихъ парусовъ есть еще другіе именуемые *косыми*, какъ то *стаксели*, которые распускаются вдоль корабля между *мачтами*, *стенгами* и *брамстенгами*, отъ коихъ и названіе свое получаютъ; оные поднимаются вверьхъ къ своимъ опредѣленнымъ мѣстамъ *фалами*, а опускаются на низъ веревкой называемой *ниралъ*; у четырехъ угольныхъ *стакселей* бываютъ *гитовы*, но *горденей* они не имѣютъ (**).

(*) *Прямые паруса* вообще почти всѣ четыреугольные, распускаются по *реямъ*, *гафелю*, *гику* и *шпиртамъ*; трехугольные же распускаются по *штагамъ*, по *леерамъ* и по *мачтѣ*.

(**) Относительно дѣйствія *гитовами* и *горденями* у *парусовъ*, при коихъ они находятся, будетъ показано ниже

Паруса выкраиваются полотно за полотномъ, ширина учреждается по длинѣ *рея, гафеля, штага,* или *леера,* а длина по вышинѣ *мачты, стенги, брамъ-стенги* и проч. Когда дана ширина и длина, сыскиваютъ число полотенъ, сколько ихъ понадобится въ ширину, оставляя прибавку на *швы, подшивку* на *лики* и на *посадку*; а въ длинѣ оставляютъ на подшивку на *верхнемъ ликѣ* и *шкаторинѣ.* На *посадку* у *грота* и *фока* полагаютъ 2 дюйма на *верхнемъ ликѣ* и на *шкаторинѣ*; а $1\frac{1}{2}$ дюйма на *боковыхъ ликахъ,* на всякіе три фута длины. У *марселей* посадки 3 дюйма на всякое полотно по *шкаторинѣ* и $1\frac{1}{2}$ дюйма на всякіе три фута по бокамъ. *Бизань* имѣетъ 2 дюйма посадки на всякіе 3 фута въ *переднемъ ликѣ*; а въ *заднемъ ликѣ* и по *шкаторинѣ* вовсе посадки ничего не имѣетъ. *Кливеръ* имѣетъ 4 дюйма *посадки* на всякіе 3 фута по *штагу,* и одинъ дюймъ во всякомъ полотнѣ по *шкаторинѣ,* а въ *переднемъ ликѣ* посадки не имѣетъ. *Брамсели* имѣ-

---

сего, гдѣ слѣдуетъ. Между прочимъ должно замѣтить, что у четыреугольныхъ парусовъ верхній край, называется *верхній ликъ,* бока или полы называются *лики,* а нижній край *шкаторина*; если верхній *ликъ* параллеленъ *шкаторинѣ,* то два нижніе угла *паруса* называются *шкотовыми углами,* а верхніе *бензелевыми.* У треугольныхъ *парусовъ* также и у четыреугольныхъ, въ коихъ верхній *ликъ* непараллеленъ: передній уголъ у нижней *шкаторины* называется *галсовой уголъ,* задній нижній уголъ *шкотовый,* верхній передній уголъ *внутренній,* а верхній задній *фальный* или внѣшній; верхняя сторона или косой край, *переднимъ ликовымъ* у треугольныхъ, а *верхнимъ* у четыреугольныхъ *парусовъ*; а задняя сторона задній *ликъ.*

ютъ 2 дюйма *посадки* во всякомъ полотнѣ по *шкаторинѣ*, и одинъ дюймъ на всякіе 3 фута по бокамъ. *Лисели* имѣютъ $1\frac{1}{2}$ дюйма посадки на каждые 3 фута въ *косыхъ ликахъ* и вовсе никакой въ прямыхъ.

У сшитаго *паруса* кругомъ его обшивается кромка, которая на верхней его сторонѣ или *ликѣ* дѣлается ширѣ прочихъ, по тому что на оной прорѣзываются дырки: называемыя *люверсы*; служащія для продѣванія веревокъ, коимъ *парусъ* привязывается къ *рею*; для лучшаго же скрѣпленія *парусовъ* къ боковымъ ихъ *ликамъ* и въ разныхъ мѣстахъ по *шкаторинѣ* (къ нижней сторонѣ) гдѣ крѣпятся къ *парусу снасти*, пришиваются наподобіе подкладки новыя полотнища именуемыя *боуты*; оныя кладутся всегда съ той стороны, на которую обыкновенно вѣтръ дуетъ т: е: съ задней стороны паруса (*); на конецъ весь *парусъ* обшивается веревкою называемою *ликъ-тросъ*, которая идетъ по *лицу паруса*, изключая нижнихъ угловъ, гдѣ оной оборачивается и кладется по изнанкѣ. На углахъ *паруса* дѣлаются изъ веревокъ *огоны* (петли) для привязыванія *снастей*, служащихъ къ распусканію *паруса*; также и на верхнихъ углахъ *паруса* оставляютъ изъ *ликъ-тросу* два небольшія *огона* называемыя *галсы*, въ которые продѣваются веревки именуемыя *нокъ-бензели*, а въ *люверсы* продѣваются *реванты*, коими привязывается *парусъ* къ *рею*; на послѣдокъ въ разныхъ точкахъ *боковыхъ ликовъ* и *шкаторины*, дѣлаются на *ликъ-тросѣ* многія веревочныя петельки, называемыя *Люферсы*, къ которымъ привязы-

(*) Задняя сторона у *паруса* называется *лицо паруса*, а передъ его называется *изнанка паруса*.

ваются *снасти* нужныя для растягиванія, уменьшенія и подбиранія *паруса*. У *нижнихъ* и *среднихъ прямыхъ парусовъ*, въ означенныхъ мѣстахъ нашиваются на *парусъ* особаго рода полосы называемыя *рифныя полосы* или *рифъ бантъ* (*); въ оныхъ дѣлаются диры точно такъ, какъ и въ самомъ верхнемъ *ликѣ-паруса*; въ которыя продѣваются плоскія веревки, у коихъ съ обѣихъ сторонъ подлѣ самаго *паруса* завязываютъ по узлу, дабы веревка въ ту и другую сторону не проходила; концы же сихъ веревокъ висятъ по обѣ стороны *паруса* длиною не болѣе на срединѣ отъ двухъ до четырехъ футъ, а къ *нокамъ-рея* идутъ нѣсколько короче и при окончаніи бываютъ не болѣе двухъ футъ; оныя веревки именуются: *рифъ-сезни*; онѣ служатъ къ подвязыванію *паруса* во время крѣпкаго вѣтра, что и называется по морскому: взять у *паруса* *рифы* (**). Для сохраненія же *марселей* отъ тренія, претерпѣваемаго ими о края *марса* (см: стр: 55.) кладется на лицѣ сего *паруса* отъ средины нижней *шкаторины*, довольно высокая и широкая нашивка, именуемая *стоплатъ*; и сверьхъ того два или три полотна на срединѣ подшиваются вверьхъ, для того, чтобы при отдачѣ *марселя* не терло его объ *штагъ*.

(*) Сіи полосы должно пришивать тогда, когда *парусъ* совсемъ сшитъ.

(**) У среднихъ *парусовъ* именуемыхъ *марсели* дѣлаютъ сначала *полу-рифки* и три *настоящіе рифа*, или безъ *полурифка* четыре настоящіе *рифа*; у *нижнихъ парусовъ* дѣлается одинъ или два *рифа*. На нѣкоторыхъ судахъ и у верхнихъ *парусовъ* именуемыхъ *брамсели* дѣлаютъ по одному *рифу*.

Примѣчаніе: Должно замѣтить вразсужденіи *снастей* принадлежащихъ къ каждому *парусу*, что какія съ одной его стороны привязываются веревки и какъ оныя проходятъ и крѣпятся, то таковыя же и съ другой его стороны, подобно первой въ означенныхъ мѣстахъ бываютъ прикрѣплены и имѣютъ одинаковое названіе; оными дѣйствіе *паруса* какъ съ одной, такъ и съ другой стороны согласно производятъ; кромѣ сего всякая веревка, коею *парусъ* поднимается, называется *фалъ*; которою же *парусъ* подтягивается, или подбирается называется *гитовъ* или *гордень* (*); у *ундеръ-зеелей* т: е: у *парусовъ* именуемыхъ *гротъ* и *фокъ*, идущія отъ нижнихъ угловъ *паруса* веревки одна отъ угла къ *носу корабля* называется *галсъ*, а другая отъ того же угла идущая къ *кормѣ* именуется *шкотъ*; то есть, что передній нижній уголъ *паруса* имѣющаго вдоль корабля свое положеніе, тянется *галсомъ*, а задній *шкотомъ*. У среднихъ *парусовъ* именуемыхъ *марсели*, *шкотовые углы* притягиваются къ оконечностямъ *нижняго рея* (см: стр. 77) веревками называемыми *марса-шкоты*; у верхнихъ *парусовъ* называемыхъ *брамсели*, нижніе углы притягиваются къ *нокамъ марса-рея брамъ-шкотами* а у самыхъ верхнихъ парусовъ именуемыхъ *бомъ-брамсели*, нижніе углы притягиваются къ *нокамъ брамъ-рея бомъ-брамъ-шкотами*. Вообще же у всѣхъ прямыхъ парусовъ, кои привязываются къ *реямъ*, верхніе углы *паруса*, *бензелями* (у *коковъ-рея*) прикрѣпляются.

Паруса именуемые *лисели* присоединяются или ставятся съ боковъ паруса *фока*, *марселей* и *брамселей*. У косыхъ же парусовъ (почти у всѣхъ) *галсъ* крѣпится на глухо, а *шкоты* тянутся въ опредѣленныхъ для ихъ мѣстахъ, что вообще производится согласно съ направленіемъ корабля и вѣтра.

(*) Средніе *паруса* растягиваются *шкотами* и *буленями*, нижніе же *паруса галсомъ*, *шкотомъ* и *буленемъ*; вообще же подбираются или подтягиваются *гитовами*, *горденями* (*рифъ-талями*) и *гапапутью*. Крѣпятся же *прямые паруса* (обносными *сезнями*, коихъ бываетъ отъ 3хъ и до 6ти на сторонѣ) по *реямъ*, къ которымъ онѣ привязаны, а *косые* по *мачтѣ*, *стенгѣ* или *брамъ-стенгѣ* у тѣхъ мѣстъ, отъ которыхъ онѣ начали распущаться.

Всѣ *паруса* получаютъ свои имена отъ *мачтъ*, *реевъ*, *выстрѣливающихся* деревъ, или отъ *штаговъ*, по которымъ онѣ распускаются, или къ которымъ привязываются. Такимъ образомъ нижніе *паруса* при *гротъ* и *фокъ-мачтѣ* состоящіе, именуемые *ундеръ-зеили*, собственное свое названіе имѣютъ *гротъ* и *фокъ*.

Нижніе паруса:

Гротъ А.
Main-Sail.
La grande voile.

Чертежъ VII. *Гротъ А.* и Планъ Е.

Самый большій на кораблѣ *парусъ* привязывается къ *грота-рею* (I) по состоящему на то правилу; принадлежащія къ нему *снасти* суть слѣдующія:

Грота-галсъ f.
Main-Tack.
Amure de la grande Voile.

Длинная веревка продѣтая срединою своею въ нижній уголъ *паруса*, особаго рода петлею, одинъ ее конецъ называется *грота-галсъ*, который проходитъ въ диру въ *бордѣ* корабля близъ *баку* прорубленную, куда вставляются вдѣланные въ дерево два мѣдныхъ *роульса* (или кашка) (*), что вообще называется *галсъ-клампъ*; чрезъ оный проходя *грота-галсъ* идетъ на *палубу*, гдѣ вытянутый, или ослабленный крѣпится за *крюсовъ*, или большаго роду планку, укрѣпленную близъ *клампа* въ *бордѣ корабля*. Другой же конецъ сей веревки, идущій отъ онаго же угла *паруса*, именуется *грота-шкотъ*.

(*) Одинъ изъ сихъ *роульсовъ* кладется *горизонтально*, а другой *вертикально*; на иныхъ корабляхъ выше сихъ *роульсовъ* фута на два (около *планцыря*) дѣлается особенная планка съ таковымиже *роульсами*, чрезъ оные идетъ *грота-галсъ* въ клампъ, и тѣмъ облегчается дѣйствіе при его натягиваніи.

Чертежъ VII. *Гротъ A.* и Планъ E. — *Грота-шкотъ* g' Main Sheet. *Ecoute de la grande voile.* — Другой конецъ веревки идущій отъ угла *паруса грота*, той самой, которой первой конецъ есть *грота-галсъ* ('f); *грота-шкотъ* проходитъ также въ *клампъ* вдѣланный въ *бордѣ* корабля на *шканцахъ* (см: план. A. c''), пройдя сквозь вставленный въ ономъ *шкивъ* (*) тянется на *шканцахъ* и крѣпится за *крюсовъ*.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ судахъ *грота-шкотъ* дѣлается двойной; сначала продѣвается оный сквозь *шкотъ-блокъ* въ *шкотовомъ углѣ* паруса прикрѣпленный, коренная часть его привязывается къ обуху съ *коушемъ* за *бордомъ* у *шканецъ* вколоченномъ; ходовая же часть проходитъ сквозь сказанный *клампъ* на томъ же боку подъ *шканцами* сдѣланный и крѣпится за *крюсовъ* подъ *шкафутомъ* прибитый.

Также дѣлаются у сего паруса и двойные *галсы*, коренная часть ихъ привязывается къ *обуху* ниже *клампа* въ *бордѣ* вколоченному, а ходовая часть пройдя сквозь *одно-шкивный блокъ* привязанный къ шкотовому углу паруса, идетъ сквозь *роульсы* въ *клампѣ* вставленные, тянется на палубѣ и крѣпится за *крюсовъ* подъ *шкафутомъ* прибитый.

Грота-галсъ ('f) и *грота-шкотъ* (g') служатъ для вытягиванія паруса, при его распущеніи, которое производится по мѣрѣ направленія *корабля* и *вѣтра*; обѣ сіи веревки какъ основаны съ одной стороны корабля, иду-

---

(*) Многіе для удобности дѣлаютъ ниже *клампа* немного впереди его желѣзный *честръ* (см: сло: ч) или горизонтальный *септоръ*, къ коему привязываютъ *одно-шкивной блокъ*, въ которой проводятъ *грота-шкотъ*, откуда идетъ оный въ *клампъ* или прямо сквозь *портъ*, продолжается на *шканцы*, гдѣ оный тянется и крѣпится.

щія опъ одного нижняго угла *паруса*, шакъ равно и съ другой его стороны опъ другаго угла *паруса*, основаніе свое имѣюшъ; одними сими веревками не можно растягивашь *паруса*, приличнымъ образомъ для косвенныхъ пушей; и для сего къ каждому боковому *ликтросу* привязываешся веревка именуемая *булинь* шакимъ образомъ, что онъ дѣйствуешъ на шри его *люферса* (см: спр: 219.) изъ коихъ самый верхній находишся не много выше средины высошы *паруса*, а другіе два помѣщаюшся въ равныхъ разсшояніяхъ между *шкотовымъ - угломъ* и верхнимъ *люферсомъ*. Для основы *булиня* къ двумъ верхнимъ *люферсамъ* привязываюшся концы корошкой веревки имѣющей слабину, по которой ходишъ *коушъ*, оный *вплесниваетcя* въ конецъ другой подобной корошкой веревки, коей другой конецъ привязанъ къ нижнему *люферсу*; сей составъ веревокъ именуешся *шпрюйтъ* (см: чер: VII, А.) самыйже *булинь* присоединяешся къ сему *шпрюйту бѣгучимъ коушемъ*, въ конецъ *булиня вплесненнымъ*; которой ходишъ по слабинѣ вшорой, шо есшь нижней веревки сего *шпрюйта*; вообще должно разумѣшь, что всегда коренная часшь надѣваешся съ *коушемъ* на нижній *булинь шпрюйтъ*, а ходовая часшь идешъ куда слѣдуешъ. Таковымъ образомъ у каждаго *паруса*, имѣющаго при себѣ *булинь*, оный основываешся; дѣйствіе *булиня* производишся въ шо время, когда *рея обрасоплена* (*) и оный будучи нашянушъ, вышягиваешъ *на вѣтренную шкаторину паруса и* шѣмъ способствуешъ вѣшру во всей его силѣ дѣйствовашь на *парусъ*, а чрезъ шо кораблю идши ближе къ вѣшру.

Чертежъ VII. *Гротъ А.* и Планъ Е.

(*) *Обрасопить рей* значишъ поставишь ее накось до возможносши, шо есшь шакъ, чтобы оная дѣлала съ *килемъ* корабля самой меньшій уголъ на одну, или другую сторону; между прочемъ оное производишся сообразно съ качесшвомъ каждаго судна.

Чертежъ VII. *Гротъ А.* и Планъ Е.

Грота-булинь,'h Main-Bowline. *Grandes-Bouline.* Веревка идущая отъ боковыхъ *ликовъ паруса грота* (А) въ *блокъ* къ *фокъ мачтѣ* (II) привязанный немного выше сеченія *грота-штага* (см: план. В, 26.); или на 6 футъ въ верьхъ отъ *бака*, пройдя сквозь сей *блокъ*, оная продолжается съ одной и другой стороны на *палубу*, гдѣ во время дѣйствія вытягивается; крѣпится же на *бакѣ* за планку; дѣйствіе *булиня* изъяснено на странице 224 въ примѣчаніи (*).

Чертежъ Х. фигура 12.

(*) Нынѣ нашли удобствомъ вмѣсто *грота-булиня*, пущать отъ *шпрюйта* короткую веревку съ ввязаннымъ въ концѣ ея *коушемъ*, (у Англичанъ таковый *коушъ* называется *лизардъ*) которая опускается отъ *шпрюйта* такъ, что человѣкъ стоящій на *шкафутѣ* свободно можетъ достать ввязанный въ нее *коушъ* рукою; вмѣсто же продолжающагося *булиня* употребляются переносныя *тали* на одномъ концѣ имѣющія отъ *блока* идущій хвостъ или *штертъ*, а на другомъ ихъ концѣ находится *блокъ* съ *гакомъ*, которымъ закладываютъ за *стропъ* взятый кругомъ *кнехтовъ*, что позади *фокъ-мачты*. Когда понадобится тянуть *грота-булинь*, то одинъ человѣкъ во время *обрасопливанія грота-рея* беретъ опущенный конецъ отъ *шпрюйта*, а отъ *талей штертъ* отъ *блока*, который пропускаетъ сквозь *коушъ*, обвертываетъ конецъ кругомъ подлѣ его, гдѣ и закрѣпляетъ такъ (оставя небольшой кончикъ), чтобы съ удобностію можно было оный *отдать* (освободить); по сдѣланіи сего вытягиваютъ *тали* и крѣпятъ за *планку*; чрезъ что навѣтренная сторона *паруса* вмѣсто *булиня* вытягивается; когда же понадобится оный *отдать*, то дернувъ за оставленный конецъ, *штертъ* тотчасъ выскакиваетъ вонъ изъ продѣтаго *ко-*

Грота-гитовы К' Main clues. *Grande cargue poins.*

Веревки служащія для подбиранія *паруса*, оными подтягиваются къ *рею* углы его съ каждой стороны; *гитовъ* закрѣпляется сначала за *рей* (близь *блока*, сквозь которой ему проходить должно), откуда идетъ въ *блокъ* въ *шкотовомъ* углѣ *паруса* привязанный, проходя чрезъ оный восходитъ въ *блокъ* подъ низомъ *рея* прикрѣпленный, отъ коего опускается на низъ и продѣвается сквозь *шкивныя* диры у *битсовъ*, гдѣ тянется и крѣпится.

Чертежъ VII. *Гротъ А.* и Планъ Е.

Грота-гордени Ч Main brails bunt-lines. *Grandes cargues-fonds.*

Веревки прикрѣпленныя въ разныхъ мѣстахъ у боковыхъ *ликовъ паруса*, которыми оный съ каждой его стороны подтягивается къ *рею*; *гордени* идутъ отъ сторонъ *паруса* въ *блоки*, подъ низомъ *рея* въ разныхъ мѣстахъ по оному привязанные, простираясь отъ *гитовъ блока* и далѣе къ *ноку-рея* какъ съ одной, такъ и съ другой его стороны; пройдя сквозь привязанные *блоки* на *реѣ*, оные простираются въ *блоки* подъ *марсомъ* прикрѣпленные, отъ коихъ опускаются въ низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Примѣчаніе: *горденей* у каждаго *паруса* находится на каждой сторонѣ по четыре; изъ коихъ два называются *нокъ-гордени*, которые прикрѣпляются у боковыхъ *ликовъ*

уша и *грота-булинь* находится отданнымъ; такимъ образомъ дѣйствіе сего *булиня* съ той и съ другой стороны производится.

Чертежъ VII.
Гротъ А.
и
Планъ А.

паруса, немного выше *шпрюйтовыхъ люферсовъ*; а другіе два именуются *быкъ-гордени*, которые прикрѣпляются къ нижней *шкаторинѣ паруса* въ равномъ между собою отъ нижнихъ угловъ разстояніи; (*) къ срединѣ же сей нижней *шкаторины* привязывается веревка называемая *анапуть*, которая идетъ въ *блокъ* подъ низомъ *рея* около середины привязанный, отъ куда опускается на низъ, оная равно какъ *гитовы* и *гордени* дѣйствуетъ, притягивая средину *паруса* къ *рею*.

Фокъ *B.*
Fore sail.
La voile de misaine.

Симъ именемъ называется *парусъ* привязываемый къ *фока-рею* (5); оный есть самой большой *парусъ* при *фокъ-мачтѣ* (II.) состоящій.

Фока-галсъ m'.
Fore-tack.
Amure de misaine.

Фокъ В.

Длинная веревка продѣтая срединою своею въ нижній уголъ *паруса* особагo рода петлею, одинъ ея конецъ называется *фока-галсъ*, а другой *фока-шкотъ*; веревка сія основывается такимъ же образомъ и дѣйствіе имѣетъ тоже, какъ выше сего показано на стр. 222, у *паруса грота* его *галсъ* и *шкотъ*. *Фока-галсъ* во первыхъ прохо-

Фока-шкотъ n'.
Fore-sheet.
Ecoute de la misaine

(*) Для удобнѣйшаго подтягиванія *горденей* оные основываются такъ, что каждые два тянутся однимъ концомъ; основа сія дѣлается слѣдующимъ образомъ: два одно *шкивныхъ блока остропливаютъ* въ одинъ *стропъ* и сквозь каждый изъ нихъ продѣваютъ длинные концы веревокъ, отъ верхняго *блока* оба конца проходятъ въ двухъ *шкивные блоки* подъ *марсомъ* прикрѣпленые, отъ коихъ идутъ въ *блоки для горденей* на *реѣ* привязанные и опущаются къ *люверсамъ* на боковомъ *ликѣ* у *паруса* сдѣланнымъ, за которые закрѣпляются, что и составляетъ коренную часть двухъ *горденей*. Отъ нижняго же *блока* оба конца опускаются на низъ, одинъ изъ оныхъ крѣпится на глухо за *кофель планку*, а другой есть ходовой, за который тянутъ и чрезъ то оба *гордення* подтягиваются.

дитъ въ *блокъ* привязанный на концѣ *боканца* (см: стран: 123), отъ коего идетъ чрезъ *роульсъ* (катокъ) вставленный въ нарочную деревянную подушку между *гасписами*, тянется и крѣпится равно и подобно какъ съ одной, такъ и съ другой стороны на *бакѣ*; *фока-шкотъ* проходитъ въ *клампъ* вдѣланный въ *бордъ* корабля, на верхнемъ *декѣ* подъ *шкафутомъ*, (съ каждой стороны) гдѣ оный *шкотъ* тянется и крѣпится на верхней *палубѣ* въ опредѣленномъ мѣстѣ.

Чертежъ VII.
Фокъ В.
и
Планъ Е.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ судахъ *фока-шкотъ* дѣлается двойной, коренная его часть привязывается къ *коушу* въ обухѣ нѣсколько впереди *фалрепа* утвержденнаго, откуда проходитъ сквозь *блокъ* въ *шкотовомъ* углѣ *паруса* привязанный, отъ коего ходовая часть идетъ сквозь *шкивную* диру въ *клампѣ* сдѣланную, простирается въ передъ и крѣпится за *крюсовъ* въ боку утвержденный.

Также дѣлаются и двойные *галсы:* коренная часть завязывается во кругъ внѣшняго конца *боканца*, а ходовая часть проходитъ сквозь одношкивный *блокъ*, привязанный къ *шкотовому углу паруса*, потомъ сквозь *блокъ* на внѣшнемъ концѣ *боканца* и проходитъ на *бакъ*, гдѣ тянется и крѣпится.

Фока-булинь, б.
Fore Bowline.
Bouline de la misaine.

Веревка, чрезъ которую вытягиваютъ боковые *лики паруса фока* (В), во время косвеннаго пути корабля; оная проходитъ въ *блокъ* привязанный къ *эзельгофту бушприта* (XIII), отъ коего простирается на *бакъ*, гдѣ тянется

Чертежъ VII. *Фокъ B.* и Планъ E.

и крѣпится. Основа и дѣйствіе сего *булиня* есть во всемъ подобна, какъ показано выше сего у *грота-булиня* (см: стр. 225).

Фока-гитовы, p', Fore clues, carnets *Cargue poins de la misaine.* *Фока-гордени* q' Fore brails bunt-lines *Cargue fonds de la misaine.*

Веревки служащія для подбиранія *паруса*, которыми оный притягивается къ *фока-рею* (5). Сіи веревки прикрѣпляются и дѣйствуютъ во всемъ подобно, какъ показаны выше сего *гитовы* и *гордени* у *паруса грота* (A) (см: стр: 226), съ тою только разницею, что онѣ тянутся и крѣпятся на *бакѣ*.

Чертежъ VII. *Бизань C.*

Бизань C. Mizen sail. *L' artimon, ou. la voile d' artimon.*

Симъ именемъ называется четырехугольный косой *парусъ*, находящійся при *бизань-мачтѣ* (IV); оный прикрѣпляется къ *гафелю* и присоединяется помощію шнура къ самой *мачтѣ* (*).

Бизань-шкотъ r' Mizen sheet. *E'coute d' artimon.*

Вмѣсто сего *шкота* употребляютъ *тали*, которыя однимъ *гакомъ* закладываются за *коушъ*, ввязанный въ ниж-

(*) Нынѣ на многихъ военныхъ судахъ *бизань* привязывается шнуромъ къ особому *гафелю* (см: стр. 172 *гафель-раксы*); которой тѣмиже *снастями*, что и *контра-бизань* (объ которой будетъ показано ниже сего) поднимается вверьхъ по *тресель мачтѣ* (см: стр. 52 *Примѣч:*), къ которой *парусъ* сей присоединяется веревочными *раксами*; тѣми самыми, кои служатъ и для *контра-бизани*; и когда оную нужно поднять, то *бизань* опускаютъ на низъ, отвязываютъ *раксы* отъ *паруса* а *снасти* отъ *гафеля*, и прикрѣпляютъ ихъ къ *контра-бизани* и ея *гафелю*, потомъ поднимаютъ *контра-бизань* потойже *тресель-мачтѣ*. Таковымъже порядкомъ обратно поступаютъ при поднятіи *бизани*.

ній *шкотовой* уголъ *паруса*, а другимъ за *обухъ* вбитый на *ютѣ* у самой *кормы* (*); конецъ (или *лопарь*) сихъ *талей* простирается на *ютѣ*, гдѣ тянется и крѣпится; *тали* сіи служатъ къ вытягиванію *шкотоваго угла паруса* при его распущеніи.

Чертежъ VII. Бизань C и Планъ E.

Бизань-гитовы s' Mizen brails. *Cargue d' artimon.*

Веревки, коими *парусъ бизань* подбирается или притягивается къ *бизань-мачтѣ* и *гафелю*, оныя прикрѣпляются къ сему *парусу* въ разныхъ означенныхъ мѣстахъ, и обращаясь къ *гафелю*, въ прикрѣпленные для нихъ на ономъ *блоки*, пройдя чрезъ оные опущаются въ низъ въ *кофель-планки* на *ютѣ* по сторонамъ *борда* утвержденные (см: пл. A, d'''), гдѣ тянутся и крѣпятся.

Контра-бизань *D* Spanker. *Contre d' artimon.*

Парусъ подобный *бизани*, но гораздо болѣе его; привязывается къ особенному длинному *гафелю*, имѣетъ у себя въ одномъ концѣ *шкотъ* проходящій въ *шкивъ* вставленный на концѣ *гика* (см: стр. 82), чрезъ которой тянется и крѣпится за планку съ низу *гика* прибитую. Въ другой же нижній

(*) На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ укрѣпляютъ на *ютѣ* изъ *борда* въ *бордъ* желѣзный *септоръ* (родъ погона), по которому *блокъ* для *бизань шкота* свободно ходитъ помощію *коуша*, въ стропкѣ *блока* ввязаннаго и надѣтаго на сказанный *септоръ*.

Чертежъ *VII.*
Контра-бизань D
и
Планъ D.

уголъ *паруса* ввязываетcя *коушъ,* за который закладываютъ *хватъ-тали* (легкія небольшія *тали*); которыя служатъ вмѣсто *галса; парусъ* сей поднимается *фаломъ* по *тресель-мачтѣ* (см: стр. 52 *примѣч:*), къ которой присоединяется *раксами,* имѣетъ у себя два или три *рифа* (см: сло: *р.*), которыми во время крѣпкаго вѣтру *парусъ* уменьшаютъ. *Контра-бизань* подтягивается *гитовами* и убирается и крѣпится, по *тресель-мачтѣ.*

Контра-бизань-гитовы r'
Spanker brails
Cargue du contre d' artimon.

Веревки расположенныя въ разныхъ мѣстахъ *паруса,* коими оный подбирается или подтягивается къ *тресель-мачтѣ; контра-бизань-гитовы* основываются, крѣпятся и тянутся на *ютѣ* во всемъ подобно, какъ показаны *гитовы* при *парусѣ бизани* (см: стр. 230).

Апсель E.
Mizen stay-sail.
La voile d'é t ai d'artimon.

Парусъ находящійся между *бизань-мачтою* (IV) и *гротъ-мачтою* (III), къ послѣдней изъ сихъ оный привязывается (*) и поднимается *фаломъ* (проходящимъ въ *блокъ* прикрѣпленный подъ *крюйсъ-марсомъ*) къ *топу-бизань-мачтѣ,* ходитъ по веревкѣ именуемой *лееръ,* который накладывается *огономъ* на

(*) На иныхъ корабляхъ *передній ликъ* сего паруса привязывается къ самому *лееру* по той его части, которая отъ *коуша* простирается по *мачтѣ* къ низу.

топъ бизань-мачты, отъ коего идетъ въ *коушъ стропа* взятаго вокругъ *кротъ-мачты*, пройдя сквозь оный опускается на *палубу*, гдѣ имѣетъ въ концѣ своемъ ввязанный *коушъ*, чрезъ который стягивается съ *обухомъ* утвержденнымъ въ *палубѣ талрепомъ*, и тѣмъ производится натягиваніе *леера*.

Чертежъ VII. *Апсель Е.* и Планъ D.

Апсель-лееръ е. Stay-sail stay. *Draille.* Веревка, по которой парусъ ходитъ, то есть поднимается вверьхъ и опускается до опредѣленнаго своего мѣста, и для того на оную нанизываютъ желѣзные *кренгельсы* (см: *сл. к.*) небольшія желѣзныя кольцы, которыя прикрѣпляются къ парусу, и когда *лееръ* вытянутъ, то оные по немъ ходятъ въ ту и другую сторону свободно, чрезъ что парусъ помощію *фала* по *леерy* растягивается, а веревкою именуемою *нираль* сбирается къ своему мѣсту.

Примѣчаніе: У каждаго *стакселя нираль* крѣпится за верхній уголъ паруса, и идетъ отъ онаго внутри *кренгельсовъ* въ *блочикъ* привязанный къ тому самому мѣсту, откуда парусъ началъ распущаться, и при вытягиваніи *нирала* парусъ собирается къ своему мѣсту, что вообще у всѣхъ *стакселей* (косыхъ парусовъ) находится. При семъ должно замѣтить, что всѣ *снасти* (веревки) находящіяся при *стакселяхъ* какъ то: *лееры, фалы, ниралы, шкоты* и *гитовы*, собственное свое названіе имѣютъ съ приложеніемъ къ нимъ имени того *стакселя*, при коемъ онѣ находятся, какъ на примѣръ: *апсель-лееръ*, *мидель-стаксель лееръ*, *апсель-фалъ*, *крюсъ-стенги-стаксель ниралъ*;

Чертежъ VII.
Ансель E.
и
Планъ D.

точно такъ и у прочихъ *стакселей снасти* ихъ именуются.

Ансель-шкоты t'. Mizen stay sail sheet. *Ecoute de la voile d'ètai d' artimon.* Веревки идущія отъ нижняго угла паруса въ *блоки* привязанныя на каждой сторонѣ къ *борду* корабля на *шканцахъ*, онѣ служатъ для вытягиванія сего паруса при его распущеніи; тянутся и крѣпятся на *шканцахъ* за планки, въ опредѣленномъ мѣстѣ для сихъ *шкотовъ* укрѣпленныя.

Ансель-гитовы t'' Mizen stay sail brails. *Cargue de la voile d'ètai d'artimon.* Тонкія веревки, привязанныя къ заднему *лику паруса* не много ниже его средины, а концы оныхъ идутъ по обѣимъ сторонамъ *анселя* въ *блочки* привязанные съ каждой стороны за *леерь* у *гротъ-мачты*; пройдя сквозь оные опускаются на *шканцы*, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Гротъ-стаксель F Main-stay-sail. *La grande voile d' ètai.* *Штормовый парусъ* находящійся между *гротъ* и *фокъ-мачтою*; оный ходитъ по *леерy*, коего верхній конецъ завязывается вокругъ *гротъ-мачтоваго топа* по выше такелажа, а нижній конецъ натягивается особыми *талями* вокругъ *фокъ-мачты* взятыми; поднимается же къ *топу гротъ-мачты* подъ *гротъ-марсомъ* (VII) помощію *фала*, котораго коренная часть закрѣпляется вокругъ мачтоваго *топа*, идетъ въ блокъ привязанный въ углѣ паруса и обра-

щается къ блоку привязанному на *такелажѣ* подъ *марсомъ* и опускается въ низъ позади мачты, гдѣ тянется и крѣпится; сей *парусъ* имѣетъ *шкоты* съ *гинцали*, которые проходятъ въ опредѣленныя мѣста въ *блоки* привязанныя на *шкафутахъ*, гдѣ оные тянутся и крѣпятся. Чертежъ VII. и Планъ D.

Форъ-стаксель G.
Fore stay-sail.
Tourmentin, ou petit foc.

Штормовый парусъ находящійся между половиною *бушприта* и *фокъ-мачтою*, оный ходитъ по *лееру* идущему отъ ближняго *крага фока-штага* къ *топу фокъ-мачты* подъ *форъ-марсомъ*, (VIII) куда сей парусъ притягивается помощію *фала*, имѣетъ *шкоты*, которые тянутся *гинцали* въ своихъ опредѣленныхъ мѣстахъ на *бакѣ*.

Примѣчаніе: Оба сіи выше показанные паруса поднимаются во время самаго крѣпкаго вѣтру, и потому называются *штормовыми*; они къ надлежащимъ своимъ мѣстамъ тянутся *фалами*, разтягиваются *шкотами*, а опускаются или сбираются къ своему мѣсту помощію *нирала*. (см: стр. 232 *Примѣч*:).

Блиндъ H.
Sprit-sail.
La sivadiere.

Парусъ привязываемый къ *блиндарею* (13) разтягивается *шкотами*, которые отъ нижнихъ угловъ паруса идутъ прямо на *бакъ*; оный подбирается простыми *гитовами* и однимъ *горденемъ* прикрѣпленнымъ къ срединѣ нижней *шкаторины*. Сей парусъ въ разсужденіи прочихъ служащихъ для ходу корабля парусовъ, мало способенъ, и по- Чертежъ VIII *Блинда-рей H.*

шому вышелъ совсѣмъ изъ употребленія.

Показавъ всѣ *нижніе паруса*, слѣдуютъ теперь *средніе* именуемые *марсели*, которые привязываются къ *марса-реямъ* (2 и 6) и *крюсель*, привязываемый къ *крюсель-рею* (10; см: стр: 78. 80 и 81). Оные поднимаются по *стенгамъ*, равно и другіе между ими распущаемые.

Средніе паруса.

Чертежъ VIII. *Гротъ-марса-рей К.* и Планъ Е.

Гротъ марсель К. Main-top sail. *Le grand hunier.*

Прямой парусъ привязываемый къ *гротъ марса-рею* (2), поднимается (или разтягивается) по *гротъ-стенгѣ* (см: стр. 57.) *фаломъ*, именуемымъ *гротъ марса-фалъ*, оный есть второй прямой парусъ при *гротъ-мачтѣ* распускаемый; имѣетъ при себѣ снасти, кои суть слѣдующія:

Гротъ-марса-фалъ й. The main top sail haliard. *La drisse du grand hunier.*

Объ ономъ было выше сего показано на страницѣ 159, см: *драйрепъ блоки* r.

Гротъ-марса-шкоты й. Top-sail-sheet. *Ecoute du grand hunier.*

Веревки продѣтыя въ *огоны* или небольшія петли у нижнихъ угловъ *марселя* находящіяся, они удерживаются въ сихъ *огонахъ* (*) большими *кнопами* (узлами) на одномъ ихъ концѣ имѣющимися; а другимъ концемъ идутъ въ *блоки*

(*) *Шкоты* продѣваются въ *огона* такъ, чтобы *кнопы* на концахъ ихъ сдѣланные приходились со стороны *нока*.

наложенные на *нокахъ нижнихъ-реевъ* (см: стр: 155, n), отъ которыхъ продолжаются по *рею* до его средины, гдѣ проходятъ въ *блоки* привязанные по ту и другую сторону въ низу *рея* близь *стропа гордель-блока* (см: стр: 143, а.); отъ которыхъ опускаются въ низъ въ *шкивъ битсовъ* (см: пл. А. К'). У коихъ при распущеніи паруса, тянутся на *палубѣ*, гдѣ за оные *битсы* и крѣпятся.

Чертежъ VIII. *Гротъ-марсель К* и Планъ Е.

Примѣчаніе: Должно замѣтить, что по разпущеніи *марселей* тянутъ ихъ *шкоты*, и когда оные будутъ до мѣста дотянуты, тогда надлежитъ тянуть *марса-фалы* посредствомъ коихъ *марса-реи* поднимаются въ верьхъ, и чрезъ то вытягиваютъ *марсель* во всю его длину. При чемъ наблюдаютъ, чтобъ другія *снасти* состоящія при парусѣ, были отданы и вовсе ослаблены, какъ на примѣръ: *гитовы, гордени* и проч.

Гротъ-марса-булинь v'. Top-sail bowline. *Bouline du grand hunier.*

Веревка идущая отъ боковыхъ *ликовъ гротъ-марселя* (К) въ *блокъ* привязанный къ *топу фокъ-мачты* подъ *эзельгофтомъ*; откуда опускается сквозь *форъ-марсъ* на низъ, продѣвается сквозь шкивную диру *битсовъ*, гдѣ и тянется на *палубѣ*. Для сего *булиня* съ каждой стороны боковаго *лика* паруса, основывается *шпрюйтъ* (*), подобно какъ и

(*) Сей *шпрюйтъ* основывается точно такъ, какъ и у нижнихъ парусовъ, но только оный разполагается на разстояніи отъ нижней *рифной полосы* до *шкотоваго угла* такъ, что оное дѣлится на четыре равныя части, и

Чертежъ VIII.
Гротъ-марсель К
и
Планъ Е.

у нижнихъ парусовъ (см: стр: 225. h), къ которому присоединяется самый *булинь*; дѣйствіе онаго есть таковое же, какъ показано на стр. 224 въ прим:

Рифъ-талей шкентель х.
Reef-tackle Pendent.
Pendeur des Palans de ris.

Общее названіе веревки прикрѣпленной за *люферсъ* у *боковаго лика марселя*, съ каждой его стороны не много ниже послѣдней *рифной полосы*. *Рифъ-талей-шкентель* идетъ отъ *люферса* въ *шкивъ* вставленный при оконечности *нока марса-рея*, пройдя сквозь оный восходитъ въ верхній *шкивъ комель-блока*, что ввязанъ между *стенгъ-вантами* (*) (см: стр: 159, р.), отъ коего опускается сквозь *марсъ* на низъ, гдѣ присоединяютъ къ оному небольшія *тали*, называемыя *рифъ-тали*; которыми оный *шкентель* тянется и чрезъ то *рифныя полосы* у *марселя* поднимаются къ самому *рею*, посредствомъ сего берутъ у сихъ парусовъ *рифы*; то есть: подвязываютъ (или уменьшаютъ) парусъ, глядя по силѣ вѣтра; самое же большое онаго уменьшеніе есть болѣе

на двухъ внутреннихъ частяхъ или на трехъ внутреннихъ точкахъ оный располагается, гдѣ нарочно для сего дѣлаются *люферсы*, къ которымъ присоединяется вся основа *шпрюйта*.

(*) Того самаго *блока* идетъ въ нижній *шкивъ*, у коего въ верхній проходитъ веревка именуемая *марса-топенантъ* (см: стр: 159, р.). Сей же самый блокъ называется *систерблокъ*.

половины всего паруса. Вся сія основа веревокъ собственное свое названіе имѣетъ (*рифъ-тали*), съ приложеніемъ имени того *марселя*, при коемъ оная находится, какъ на примѣръ: *гротъ-марса-рифъ-тали.* и проч. Чертежъ VIII. и Гротъ-марсель К

Примѣчаніе: При взятіи *рифовъ* у *марселей*, для закрѣпленія крайнихъ *люферсовъ паруса* къ *марса-рею*, употребляется веревка именуемая *штыкъ-болтъ*, которая всегда находится при *нокѣ марса-рея.* Когда подтянутъ *рифъ-тали*, то сей *штыкъ-болтъ* продѣвается сквозь свои *бухты* (петли) въ каждомъ *рифномъ-люферсѣ* взятыя, а концы его привязываются къ слѣдующимъ *люферсамъ* и къ верьху паруса пока понадобится.

Гротъ-марса-гитовы y'. Top sail-clue-lines *Cargue pointe du grand hunier.*

Веревки, коими распущенный *марсель* подбирается, оными подтягиваются углы его съ каждой стороны къ самому *рею*; *гитовыхъ* бываетъ на сторонѣ по одному, онѣ закрѣпляются на *реѣ* близь *блока*, сквозь который имъ проходить должно, идутъ въ привязанный *блокъ* въ *шкотовомъ* углѣ паруса, проходя сквозь оный восходятъ въ *блокъ* подъ низомъ *марса рея* близь средины его прикрѣпленный, отъ коего опускаются въ низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Гротъ-марса-гордени z'. Top sail leech-lines. *Cargue-fonds du grand huuier.*

Веревки прикрѣпленныя у боковыхъ *ликовъ* паруса, которыми оный съ каждой стороны подтягивается къ *рею*; онѣ привязываются въ разныхъ точкахъ паруса расположенныхъ отъ нижняго угла, до послѣдней *рифной-полосы*;

идутъ отъ своихъ мѣстъ въ *блоки* на разныхъ частяхъ *марса-рея* прикрѣпленныя; пройдя сквозь оные опускаются въ низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся по способности.

Примѣчаніе: Гитовыхъ съ каждой стороны у *марселей* имѣется по одному, а *горденей* бываетъ на каждой сторонѣ по два: первый именуется *слабъ-гордень*, а второй или нижній *девъ-гордень*, и посрединѣ паруса идущій *гордень* именуется *быкъ-гордень*, оный крѣпится за самую средину нижней *шкаторины* паруса; вообще же всѣ будучи основаны и проведены сквозь *блоки* на *марса-реѣ* прикрѣпленные опускаются на низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся въ опредѣленныхъ мѣстахъ по способности.

Чертежъ VIII. *Форъ-марсль* L. и Планъ E.

Форъ-марсель L. Fore-top-sail. *Le petit hunier.*

Прямой парусъ привязываемый къ *форъ-марса-рею* (6) поднимаемый по *форъ-стенгѣ* (стр: 57, XV.); оный есть второй прямой парусъ при *фокъ-мачтѣ* распускаемый; имѣетъ при себѣ снасти слѣдующія:

Форъ-марса-фалъ â. Fore-top sail haliard. *La drisse du petit hunier.*

Объ ономъ показано выше сего на страницѣ 159, см: *драйрепъ блоки* r.

Форъ-марса-шкоты a″. Fore-top-sail sheet. *Ecoute du petit hunier.*

Веревки притягивающія углы паруса къ *нокамъ фока-рея* (2.), основываются, идутъ, тянутся и дѣйствіе производятъ тоже, что сказано о *гротъ марса-шкотахъ* (см: стр. 235 u); тянут-

ся же и крѣпятся сіи послѣднія на *бакѣ* (см: пл: A. a'''.).

Чертежъ VIII. *Форъ-марсль* L. и Планъ E.

Магерманъ b''. The Fore top-sail-bowline. *Bouline du petit hunier.*

Симъ именемъ называется *форъ-марса-булинь* (*), который основывается при *формарселѣ* (L) во всемъ подобно *гротъ-марса-булиню* (см: стр.236, v'); идетъ отъ своего *шпрюйта*, въ другой *шкивъ блока* привязаннаго у *эзельгофта бушприта*, того самаго, у коего въ одинъ *шкивъ* проходитъ веревка именуемая *фока-булинь* (см: стр. 228, б') (**). Оба сіи *булиня* простираются отъ сказаннаго *блока* на *бакъ*, гдѣ почти всегда согласно между собою тянутся. Они служатъ къ вытягиванію (навѣтреннаго) боковаго *лика* паруса; крѣпятся въ опредѣленномъ мѣстѣ за планки на *бакѣ* утвержденные.

Рифъ-тали-шкентель c''. Reef-tackle Pendent. *Pendeur des Palans de ris.*

Веревка точно такая же, какъ и у *гротъ-марселя* (K) на стран. 237 показанная; съ тою только разницею, что оная находится при *форъ-марселѣ* и собственное свое названіе имѣетъ: *форъ-марса-рифъ-тали*; которыхъ дѣй-

(*) *Форъ-марса-булинь* потому названъ *магерманомъ*, чтобы сдѣлать отличіе отъ имени *гротъ-марса-булиня*; ибо отъ недослышанія и ошибки въ противность произведенной, въ случаѣ того, или другаго могутъ произойти замѣшательства, а иногда и худыя послѣдствія.

(**) На иныхъ судахъ для *фока-булиня* продалбливаются диры по обѣимъ сторонамъ *чиксовъ* на *бушпритѣ* по ниже тѣхъ, кои сдѣланы для проходу *форъ-стенгъ-штага* и *форъ-лось-стенгъ штага* (см: стр. 133 примѣч:).

ствіе и разположеніе есть таковое же какъ и первыхъ, но тянутся сіи последнія на *бакѣ*.

Чертежъ VIII.
Форъ-марсель L.
и
Планъ E.

Форъ-марса-гитовы d''.
Fore-top-ſail clue-lines.
Cargue pointe du grand hunier.

Веревки, коими *форъ-марсель* подтягивается или подбирается, оныя тянутся и крѣпятся на *бакѣ;* основываются же во всемъ подобно *гитоваиъ* и *горденямъ* при *гротъ-марселѣ* (K) находящимся (см: стр: 238, y' и z'.).

Форъ - марса - гордени e''.
Fore-top-ſail leech lines.
Cargue - fonds du petit hunier.

Крюйсель M.
Mizen-top-ſail.
Le perroquet de fougue, ou la voile de perroquet d'artimon.

Прямой парусъ привязываемый къ *крюсель-рею* (11.), поднимается (или распягивается) по *Крюйсъ - стенгѣ* (см: стр. 58, XVI). Парусъ сей подобенъ обѣимъ *марселямъ* (K и L); но только гораздо менѣе оныхъ, и есть средній прямой парусъ при *бизань-мачтѣ* распускаемый; снасти при ономъ суть слѣдующія:

Крюйсель - фалъ.
Mizen-top-sail haliard.
La driſse du perroquet de fougue.

Объ ономъ выше сего показано на страницѣ 159, см: *драй-репъ-блоки* r.

Крюйсель-шкоты f''.
Mizen-top-sail sheet.
Ecoute du perroquet de fougue.

Веревки притягивающія углы *паруса* къ *нокамъ бегенъ-рея;* (9.) имѣють дѣйствіе тоже, какъ показано у прочихъ *марселей шкоты* (см: стр. 235 u') и основываются подобно первымъ.

Примѣчаніе: для *крюйсель-шкотовъ* привязывается на срединѣ въ низу *бегенъ-рея двухъ-шкивный блокъ*; въ который оные *шкоты* (будучи проведены сквозь *блоки* на *нокахъ бегенъ-рея* наложенные) проходятъ на крестъ, то есть: *шкотъ* съ правой стороны пройдя сквозь сей *двухъ-шкивный блокъ*, опущается въ низъ съ лѣвой стороны; а *шкотъ* съ лѣвой стороны, опущается отъ *блока* въ низъ на правой сторонѣ, гдѣ оные *шкоты* тянутся и крѣпятся (*).

Касательно *марса-шкотовъ* слѣдуетъ замѣтить, что оные почти на всѣхъ Англинскихъ военныхъ судахъ вмѣсто ординарныхъ (въ нашемъ флотѣ прежде употребляемыхъ) дѣлаются двойными, которые основываются слѣдующимъ образомъ: коренной конецъ *марса-шкота* накладывается *огономъ* на *нокъ нижняго рея*, ходовой же идетъ въ *блокъ* прикрѣпленный въ *шкотовомъ-углѣ марселя* и возвращается отъ онаго въ *шкотъ-блокъ на нокѣ рея* наложенный, отъ коего обыкновеннымъ образомъ идетъ къ срединѣ *рея*, проходитъ сквозь *блокъ* подъ низомъ *рея* прикрѣпленный, и опущается въ низъ. Выгода сихъ двойныхъ *шкотовъ* есть та, что они дѣлаются гораздо тонѣе и съ большимъ удобствомъ меньшимъ числомъ людей могутъ быть натягиваемы, (что много способствуетъ, наипаче въ крѣпкій вѣтръ); при томъ весьма скоро и легко можно оные раздергивать (освобождать). Въ прочемъ если оные придутъ въ худость, то весьма удобно ихъ можно перемѣнить (**) изъ обыкновенныхъ корабельныхъ запасныхъ *тросовъ*. Весьма достаточно имѣть оные на

(*) На нѣкоторыхъ Англинскихъ корабляхъ для *крюйсель-шкотовъ* на *нокахъ бегенъ-рея*, продалбливаются диры и вставляются *шкивы*, сквозь оныя идутъ *шкоты*, которые дѣлаются довольно тонки, такъ, что при натягиваніи, отдачѣ и раздергиваніи ихъ, ни мало не затрудняются.

(**) Обыкновенные *шкоты* бываютъ толщиною въ половину толщины своихъ *марса-реевъ*, и въ запасъ оныхъ не отпускается, а пришедшіе въ негодность перемѣняются при портѣ.

Чертежъ VIII. *Крюйсель М.* и Планъ Е.

74 пушечномъ кораблѣ неболѣе какъ въ 5 дюймовъ въ четыре *стренды*; ибо таковые *тросы* дѣлаются глаже и удобнѣе могутъ ходить въ *блокахъ*. Неудобство двойныхъ *шкотовъ* есть то, что можетъ иногда защемить *парусъ* въ *шкивъ*, или при скорой отдачѣ *шкота* во время *левентиха* (полосканія) *паруса*, можетъ о *марсъ* или *эзельгофтъ* разколоть *блокъ* въ углѣ *паруса* прикрѣпленный; но сіи неудобства малозначущи противу способовъ выше показанныхъ, и несравненны съ неудобствами одинакихъ *шкотовъ*. Двойные *шкоты* дѣлаются у *гротъ марселя* (K) и у *форъ-марселя* (L), а у *крюйселя* (M) *шкотъ* всегда бываетъ одинакой.

Крюйсель-булинь g″. Mizen-top Bowline *Le perroquet de fougue bouline.*

Веревка идущая отъ боковыхъ *ликовъ крюйселя* (M) основывается какъ и прочіе *булини* (см: стр. 236, v′), идетъ отъ своего *шпрюйта* къ задней *гротовой-вантѣ* въ тотъ *двухъ-шкивный блокъ*, у котораго въ одинъ *шкивъ* проходитъ веревка именуемая *бегенъ-брасъ* (см: стр. 152 *прим*:); пройдя сквозь оный опускается въ низъ, гдѣ тянется и крѣпится на *шканцахъ* (см: пл. А. c″.)

Рифъ-тали-шкентель h″. Reef-tacle pendent. *Pendeur des palans de ris.*

Веревка при *крюйселѣ* точно такая же, какъ выше показано у прочихъ *марселей* (см: стр. 237), имѣетъ одинаковое съ тѣми дѣйствіе и тянется также *рифъ-талями*; собственное свое названіе имѣетъ *крюйсель-рифъ-тали.*

Крюйсель-гитовы k″. Mizen-top-sail clue lines. *Cargue pointe du perroquet de fougue.*

Веревки, коими *крюйсель* подтягивается или подбирается, оныя тянутся и крѣпятся на *ютѣ* (планъ А. t″), основываются же во всемъ подобно

Крюйсель-горде-ни l".
Mizen-topsail leech lines.
Cargue-fonds du perroquet de fougue

гитовамъ горденямъ у прочихъ *марселей* показаннымъ (см: стр.).

Крюйсъ-стенги-стаксель N.
Mizen top-mast stay sail.
La voile d' etai de perroquet de fougue

Чертежъ VIII *Крюсъ-стенги-стаксель N.* и Планъ D.

Парусъ находящійся надъ *апселемъ* (E) между *гротъ-мачтою* и *крюйсъ стенгою*, поднимается по *крюйсъ-стенгъ штагу* къ *топу крюйсъ-стенги* помощію *фала*; къ своему же мѣсту обратно притягивается *ниралом*ъ. Для *шкотовъ* сего *стакселя* во время походу привязываются на *шканцахъ* съ обѣихъ сторонъ *блоки*, въ которые оные *шкоты* проходятъ, тянутся на *шканцахъ* и крѣпятся въ опредѣленномъ для нихъ мѣстѣ.

Гротъ-стенги-стаксель O.
Main-top-mast stay-sail.
La grande voile d' ètai de hune.

Парусъ находящійся между *гротъ* и *фокъ мачтою*, верхній уголъ передняго *лика* его прихватывается на глухо къ *фокъ-мачтѣ*, а нижній уголъ имѣетъ *галсъ*; когда сей *парусъ* поднятъ, то оный *галсъ* на скоро прихватывается на *бакѣ* у *фокъ-мачты*. *Парусъ* сей поднимается *фаломъ*, идетъ по *гротъ-лось-стенгъ-штагу* къ *топу гротъ-стенги*, гдѣ по обѣ стороны онаго *топа*, прибиваются *чикъ-блоки* (*); въ одинъ

(*) *Чикъ-блоки* называются *планки* со *шкивами* и шипами къ *топу стенги* съ каждаго боку подъ *брамъ эзельгофтомъ* прибитыя желѣзными нагелями (см: чер: IV), которые при-

Чертежъ VIII. и Планъ D.

изъ *шкивовъ* сего *блока* проходитъ *гротъ стенги стаксель-фалъ*, отъ коего опускается на низъ, гдѣ тянется и крѣпится. Во время походу для *шкотовъ* сего *стакселя* привязываются на *шкафутахъ блоки*, въ кои оные проходятъ, тянутся же и крѣпятся на сихъ же *шкафутахъ* въ опредѣленномъ мѣстѣ. У сего *паруса* есть *гитовы*, коими оный подтягивается, и *ниралъ*, коимъ онъ собирается къ своему надлежащему мѣсту.

Мидель-стаксель P. Middle ſtay-ſail. *Le petit voile d'étai de hune.*

Парусъ находящійся между *гротъ-стенгою* и *форъ-стенгою* надъ *гротъ-стенги-стакселемъ* (O), поднимается къ *топу гротъ-стенги фаломъ*, проходящимъ въ *чикъ-блокъ* прибитый къ *топу* оной *стенги*, откуда опускается на низъ, гдѣ тянется и крѣпится. *Парусъ* сей ходитъ по *леeру*, который прихватывается къ *форъ-стенги* свободнымъ *стропомъ* (немного выше *фоковаго эзельгофта*), и отъ онаго идетъ къ

наравливаются въ *шкивныя* диры такъ, что служатъ *осью* или нагелемъ *шкивамъ*, кои на нихъ вертятся. Въ *чикъ-блоки* у *топу гротъ-стенги* прибитые: проходятъ по одну сторону *гротъ-стенги-стаксель-фалъ*, а по другую сторону *мидель-стаксель-фалъ* и *мидель-стаксель-леeръ*; а у *топа форъ-стенги* въ прибитые съ каждой стороны таковыеже *блоки*, проходятъ съ одной стороны *кливеръ леeръ* и *кливеръ фалъ*, а съ другой стороны *форъ-стенги-стаксель-леeръ*, и *форъ-стенги-стаксель фалъ*.

топу гротъ-стенги въ другой *шкивъ чикъ-блока* (того самаго, у коего въ верхній *шкивъ* проходитъ *фалъ*,) (см: стр. 224 *чикъ-блокъ* и черт, III. фиг: р), пройдя сквозь оный опускается въ низъ на *палубу*, гдѣ натягивается *таляли*. Другой же конецъ *мидель-стаксель леера* (къ которому привязанъ верхній передній уголъ *паруса*) оканчивается у самаго того *стропа*, которой объемлетъ *форъ-стенгу*, откуда при разпущеніи *паруса* поднимается по *стенгѣ* въ верьхъ помощію веревки именуемой *галсъ*, который восходитъ въ *блокъ* привязанный подъ *форъ-салингомъ* съзади *стенги*, и пройдя сквозь оный опускается на *форъ-марсъ*, гдѣ крѣпится и тянется тогда, когда нужно распустить *мидель-стаксель*; (*) при убираніи же сего *паруса леерѣ*, а съ

Чертежъ VII. *Фокъ В.* и Планъ Е.

(*) При разпущеніи *мидель-стакселя*, сначала поднимаютъ *стропъ* (къ коему прикрѣпленъ *леерѣ* и верхній уголъ *паруса*) въ верьхъ подъ *форъ-салингъ*, потомъ вытягиваютъ *леерѣ* идущій отъ *топу гротъ-стенги* въ низъ; по сдѣланіи сего тянутъ *мидель-стаксель фалъ* и въ тоже время вытягиваютъ и крѣпятъ на *марсѣ мидель-стаксель-галсъ*, идущій отъ нижняго угла сего *паруса*. Иные для способности дѣлаютъ такъ, что отъ *стропки*, которая поднята вверьхъ пускаютъ длинной конецъ, на которой нанизаны *кренгельсы* пришитыя къ передней сторонѣ *паруса*, и когда оный поднимется до мѣста, то конецъ сей и *галсъ паруса*, туго вытягиваютъ на *марсѣ* и чрезъ то не даютъ *парусу* далеко отходить отъ *стенги*; притомъ во время нашедшаго вѣтру съ сею основою удобнѣе *парусъ* убирать.

Чертежъ VIII.
и
Планъ D.

нимъ и *парусъ* опускаются на *форъ-марсъ,* гдѣ и убираются; *шкоты* сего *паруса* идутъ на низъ въ другой *шкивъ того блока*, въ которой проходятъ *шкоты гротъ-стенги-стакселя* (О) (см: стр. 244). У *мидель-стакселя* также дѣлаютъ *гитовы,* коими оный подтягивается, и *ниралъ*, коимъ онъ собирается къ своему мѣсту.

Форъ стенги стаксель Q.
Fore-top-maſt stay ſail.
Contre-foc:

Трехъ угольный *парусъ* находящійся между *бушпритомъ* и *фокъ мачтою*; передній изъ нижнихъ его угловъ (т: е: *галсовой*) привязывается у *топу бушприта*, а въ другой нижній уголъ (*шкотовой уголъ*) ввязываются *шкоты*, которые бываютъ иногда съ *гинцами* и идутъ отъ угла *паруса* съ одной и съ другой стороны на *бакъ*, гдѣ при распущеніи сего *паруса* тянутся и крѣпятся. *Форъ-стенги-стаксель* разтягивается (или ходитъ) по *форъ-лось-стенгъ-штагу*; поднимается подъ *салинегъ форъ-стенги*, *фаломъ*, проходящимъ въ *шкивъ чикъ-блока*, прибитаго къ *топу* оной *стенги* (см: стр. 244 *чикъ-блокъ*), откуда оный *фалъ* опускается на низъ, гдѣ и тянется; собирается же сей *парусъ* къ своему мѣсту *ниралом*ъ.

Кливеръ R.
Jib.
Grand-foc.

Второй трехъ-угольной *парусъ* находящійся между *бушпритомъ* и *фокъ-мачтою*, сей *парусъ* ходитъ по *утлеге-*

рю; для онаго прежде всего *такелажа* накладывается на *утлегерь* желѣзное кольцо съ утвержденнымъ при немъ *гакомъ*, именуемое *ракъ-бугель*; къ оному привязывается веревка, которая проходитъ въ *шкивъ* на концѣ *утлегеря* вставленный, откуда идетъ на *бакъ*, гдѣ и тянется; посредствомъ сего *ракъ-бугель* поднимается по *утлегерю*, (а чрезъ то и *кливеръ* притягивается къ оконечности онаго); веревка сія называется *кливеръ-галсъ* или *оутгалдеръ*, таже, которою оный *бугель* обратно къ низу притягивается, именуется *ингалдеръ* или *оттяжка*. Къ *гаку* сего *ракъ-бугеля* прикрѣпляется переднiй нижнiй уголъ *кливера* и одинъ конецъ его *леера*, котораго другой конецъ идетъ въ другой *шкивъ-гикъ-блока* прибитаго къ *топу форъ-стенги* (см: ст: 224 *гикъ-блокъ*); отъ куда опускается на *бакъ*, гдѣ натягивается *талями*; по сему *леерy* растягивается (поднимается) *кливеръ* подъ *форъ-салингъ*, *фаломъ* именуемымъ *кливеръ-фалъ*, проходящимъ въ *шкивъ гикъ-блока* прибитаго къ *топу форъ-стенги* съ другой ея стороны; откуда опускается на *бакъ*, гдѣ тянется и крѣпится. Въ другой же нижнiй уголъ *паруса* (то есть въ заднiй или *шкотовый* уголъ), ввязываются *шкоты* называемые *кливеръ-шкоты*, которые быва-

Чертежъ VIII.
Кливеръ К.
и
Планъ D.

ютъ съ *гинцами* и идутъ отъ угла *паруса* съ одной и съ другой стороны на *бакъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся. *Парусъ* сей имѣетъ *гитовы*, коими онъ *подтягивается*, сбирается же къ своему мѣсту веревкой называемой *кливеръ-ниралъ*, гдѣ и убирается по *утлегерю*.

Примѣчаніе: На многихъ военныхъ судахъ *кливеровъ* дѣлаютъ два, одинъ изъ оныхъ большой, а другой малый; для сего два *ракъ-бугеля* на *утлегерь* накладываютъ, и у каждаго изъ оныхъ дѣлается особенный *леерь* и *фалъ*, которые основываются и дѣйствіе имѣютъ таковоеже, какъ выше показано.

Симъ оканчивается показаніе *среднихъ парусовъ*, послѣ которыхъ слѣдуютъ быть показаны *верхніе-паруса*, привязываемые къ *брамъ-реямъ* и *бомъ-брамъ-реямъ* (см: стр. 72. 80 и 82); поднимаемые на *брамъ* и *бомъ-брамъ-стенгахъ*, равно и другіе между ими распущаемые.

Верхніе паруса.

Чержежъ VIII. *Брамсель* S. и Планъ Е.

Парусы находящіеся выше *марселей* называются *брамсели*, они фигурою своею подобны первымъ, но только высоту и ширину имѣютъ гораздо менѣе оныхъ; *брамсели* привязываются къ *брамъ-реямъ* (см: стр. 168), растягиваются *шкотами* (именуемыми *брамъ-шкоты*), поднимаются вверьхъ *фаломъ* (называемымъ *брамъ-фалъ*) и подбираются (или подтягиваются) одними только *гитовами* (*).

(*) Многіе находятъ удобностію имѣть при *брамселяхъ* по одному *быкъ-гордению*; (которымъ подтягивается средина сего паруса къ *брамъ-рею*) и дѣлать у *брамселей* по одному *рифу*, что способствуетъ при *зарифленныхъ* (уменьшенныхъ) *марселяхъ* нести (или имѣть) *зарифленные-брамсели*.

Примѣчаніе: Принадлежащія къ симъ парусамъ *снасти* основываются подобно какъ у одного, такъ и у другаго *брамселя*; но проходятъ въ низъ и тянутся въ разныхъ мѣстахъ по способности; основа *брамъ-фала*, которымъ поднимается *брамъ-рея* вверьхъ, показана выше сего на страницѣ 164. *Брамъ-шкоты* идутъ отъ нижнихъ угловъ *брамселя* въ *блоки* находящіеся на *нокахъ - марса рея*, отъ которыхъ продолжаются по *марса-рею* до его середины, гдѣ проходятъ въ *блоки* привязанные по ту и другую сторону въ низу *марса-рея*, подлѣ самыхъ *драйрепъ-блоковъ* (см: стр. 159 и черт: IV); отъ коихъ опускаются сквозь *марсъ* на низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся. Отъ тѣхъ же угловъ паруса простираются *брамъ-гитовы* въ *блоки* привязанные по обѣ стороны средины *брамъ-рея* и также сквозь *марсъ* опускаются въ низъ. *Брамсели* имѣютъ при себѣ *булини*, кои именуются *брамъ-булини*; принадлежности и названіе вещей при сихъ парусахъ суть слѣдующія:

Гротъ-брамсель S.
Main-top-gallant-sail.
Le grand perroquet.

Парусъ привязываемый къ *гротъ-брамъ-рею* (3) поднимается (или растягивается) по *гротъ - брамъ - стенгѣ* (XXVIII) *фаломъ*, именуемымъ *гротъ-брамъ-фалъ*; *гротъ-брамсель* есть третій прямой парусъ на *гротъ - мачтѣ*; снасти при ономъ состоящія суть слѣдующія.

Гротъ - брамъ-фалъ t.
The haliards of the main top gallant yards.
La drisse du grand perroquet.

Объ ономъ было показано выше сего на страницѣ 164, см: *брамъ-фалъ* t.

Гротъ брамъ-шкоты m''. Main-top-gallant sheet. *Ecoute du grand perroquet.*

Веревки, коими при разпущеніи *брамселя* углы его притягиваются къ *нокамъ-гротъ-марса-рея* (см: стр. 162 *примѣчаніе*).

Гротъ-брамъ-гитовы n''. Main-top-gallant clue lines. *Cargue points du grand perroquet.*

Веревки идущія отъ угловъ *брамселя* къ срединѣ *брамъ-рея*, гдѣ проходятъ въ привязанные *блочки*, отъ которыхъ опускаются на низъ, тянутся и крѣпятся въ опредѣленномъ мѣстѣ; дѣйствіемъ оныхъ углы *брамселя* подтягиваются къ срединѣ *брамъ-рея*.

Гротъ-брамъ-булини o''. Main-top-gallant bowline. *Boulines du grand perroquet.*

Веревки, коими вытягиваются боковые *лики* паруса, основываются и служатъ при *брамселѣ* во всемъ одинаково съ прочими *булинями* выше сего показанными (см: стр: 225). *Гротъ-брамъ булини* идутъ отъ *шпрюйта* (*), прикрѣпленнаго къ боковому *лику* сего паруса, отъ коего простираются въ *блоки* привязанные къ *салингу форъ-стеньги* (*) и опускаются сквозь *марсъ* на низъ, гдѣ тянутся и крѣпятся въ опредѣленномъ мѣстѣ.

(*) *Брамъ булини* къ *шпрюйтамъ* прикрѣпляются *кневенцомъ*, для поспѣшнѣйшаго отвязыванія оныхъ тогда, когда опускаютъ *брамъ-реи*.

(**) На иныхъ судахъ сіи *булини* проходятъ въ *шкивныя* диры, сдѣланныя въ задней части *форъ-стенговыхъ лонгъ-салинговъ* и отъ оныхъ опускаются въ низъ.

Форъ-брамсель T.
Fore-top-gallant sail.
Le petit perroquet.

Парусъ привязываемый къ *форъ-брамърею* (см: стр: 164, 7.), поднимается (или разтягивается) по *форъ-брамъ-стенгѣ* (XXIX) *фаломъ* именуемымъ *форъ-брамъфалъ*; *форъ-брамсель* есть третій прямой парусъ на *фокъ-мачтѣ*. Снасти при ономъ состоящія суть слѣдующія: Чертежъ VIII. *Брамсель S.* и Планъ E.

Форъ-брамъ-фалъ t''.
The haliards of the Fore-top-gallant yards.
La drisses du petit perroquet.

Объ ономъ было показано выше сего на страницѣ 164, см: *брамъ-фалъ* t.

Форъ-брамъ-шкоты p''.
Fore-top-gallant sheet.
Ecoute du petit perroquet.

Веревки, коими при разпущеніи *брамселя* углы его притягиваются къ *нокамъ форъ-марса-рея*, (см: стр: 162 *примѣчаніе*).

Форъ-брамъ-гитовы q''.
Fore-top-gallant clue lines.
Cargue points du petit perroquet.

Веревки идущія отъ угловъ *брамселя* къ срединѣ *брамъ-рея*, гдѣ проходятъ въ привязанные *блочки*, отъ которыхъ опускаются на низъ, тянутся и крѣпятся на *бакѣ*; дѣйствіемъ оныхъ углы *форъ-брамселя* подтягиваются къ срединѣ *форъ-брамъ-рея*.

Форъ-брамъ-булини r''.
For-top-gallant Bowline.
Bouline du petit perroquet.

Веревки, коими вытягиваются боковые *лики* паруса, основываются и служатъ при *брамселѣ* во всемъ одинаково съ прочими *булинями* выше сего показанными (см: стр. 125); *форъ-брамъ-булини* идутъ отъ *штрюйта* прикрѣ-

пленнаго у боковаго *лика* паруса въ *шкивы* планокъ прибитыхъ къ концу *утлегеря* (*), и простираются на *бакъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Чертежъ VIII. *Брамсель* S. и Планъ E.

Крюйсъ - брамсель U.
Mizen-top-gallant sail.
La voile de la perruche d'artimon.

Парусъ привязываемый къ *крюйсъ-брамъ-рею* поднимается (или разтягивается) по *крюйсъ-брамъ-стенгѣ* (XXX) *фаломъ*, именуемымъ *крюйсъ-брамъ-фалъ*. *Крюйсъ-брамсель* есть третій прямой парусъ на *бизань-мачтѣ*, снасти при ономъ состоящія суть слѣдующія.

Крюйсъ-брамъ-фалъ û.
The haliards of the mizen-top-gallant yards.
La drisses du perruche.

Объ ономъ было показано выше сего на страницѣ 164, см: *брамъ-фалъ* t.

Крюйсъ-брамъ-шкоты s''.
Mazen-top-gallant sheet.
Ecoute du perruche.

Веревки, коими при разпущеніи *брамселя* углы его притягиваются къ *нокамъ крюйсъ-марса-рея* (см: стр. 162 примѣч.).

Крюйсъ-брамъ-гитовы t''.
Mizen-top-gallant clue lines.
cargue points du perruche

Веревки идущія отъ угловъ *брамселя* къ срединѣ *брамъ-рея*, коими сей парусъ подбирается; основываются подобно какъ и у прочихъ *брамселей*, опускаются на низъ и тянутся на *ютѣ*.

(*) Иногда для сего *булиня* привязываютъ на концѣ *утлегеря* съ каждой его стороны по одному *блочку*.

Крюйсъ-брамъ-булини u''.
Mizen-top-gallant Bowline.
Bouilnes du perruche.

Веревки, коими вытягиваются боковые *лики* паруса, основываются подобно прочимъ *брамъ-булинямъ*, идутъ отъ *шпрюйта* прикрѣпленнаго у боковаго *лика* паруса въ *блочки*, привязанные къ заднимъ *гротъ-стенгъ-вантамъ* и опускаются на *гротъ-марсъ*, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Крюйсъ-брамъ-стаксель W.
Mizen-top-gallant stay sail.
La voile d'etai de la perruche.

Чертежъ IX. *Крюйсъ-брамъ-стаксель* W. и Планъ D.

Парусъ находящiйся между *гротъ-стенгою* и *крюйсъ-брамъ-стенгою*, поднимается *фаломъ* (именуемымъ *крюйсъ-брамъ-стаксель-фалъ*), проходящимъ въ *блокъ* подъ *крюсъ-брамъ-такелажемъ* привязанный, откуда опускается въ низъ, гдѣ и тянется.

Примѣчанiе: *Крюйсъ-брамъ-стаксель* ходитъ по *лееру*, который основывается при *гротъ-стенгѣ* подобно какъ *лееръ* у *мидель-стакселя* при *форъ-стенгѣ* основанной (см: стр: 246.), проходитъ въ *блокъ* привязанный къ *топу* *крюйсъ-брамъ-стенги* и опускается на *крюйсъ-марсъ*, гдѣ и тянется; по *гротъ-стенгѣ* же поднимается неболѣе какъ до половины ея; шкоты сего паруса опускаются въ низъ въ *блоки* во время походу по сторонамъ на *шканцахъ* привязанные, гдѣ оные тянутся и крѣпятся.

Сверьхъ показанныхъ парусовъ надъ *брамселями* поднимаются вверьхъ еще паруса, именуемые *бомъ-брамсели*, которые привязываются къ *бомъ-брамъ-реямъ*; они фигуру и основанiе имѣютъ подобно *брамселямъ*, но размѣренiемъ своимъ менѣе оныхъ. *Бомъ-брамсели* разтягиваются шкотами именуемыми *бомъ-брамъ-шкоты*, поднимаются вверьхъ *фаломъ* (называемымъ *бомъ-брамъ-фалъ*), подбираются (или подтягиваются) *гитовами*, и имѣютъ при себѣ *булини*.

Чертежъ VIII
Бомб-брамсель Z

Гротъ-бомъ-брамсель Z.
Main top gallant royal sail.
Le grand perroquet volant.
Форъ-бомъ-брамсель Z'.
Fore-top gallant royal sail.
Le petie perroquet volant.
Крюйсъ-бомъ-брамсель Z''.
Mizen top gallant royal sail.
Le perroquet volant.

Сіи паруса имѣютъ фигуру подобную *брамселямъ*, но размѣреніемъ менѣе оныхъ, привязываются къ *бомб-брамъ-реямъ* (см: стр. 168, 4. 8. 12), поднимаются или растягиваются по *бомб-брамъ-стенгамъ* (см: стр: 68 XXXV) *фаломъ*, именуемымъ *бомб-брамъ-фалъ*; имѣютъ при себѣ *шкоты*, *гитовы* и *булини* (*), которые при сихъ парусахъ во всемъ подобно основываются, какъ и при *брамселяхъ*; но проходятъ въ свои опредѣленныя мѣста, гдѣ тянутся и крѣпятся.

Примѣчаніе: Бомб-брамсели употребляются при тихомъ вѣтрѣ и почитаются самыми верхними (летучими:) и окончательными прямыми парусами. На нѣкоторыхъ Английскихъ военныхъ судахъ къ самымъ оконечностямъ *флагштоковъ* (см: стр: 68 XXXVI и проч.) поднимаются трехъугольные или прямые паруса, именуемые (*Sky-scrapers*) *небесныя скрябки*; иные называютъ ихъ *скрей-зеели*, а въ нашемъ флотѣ именуются оныя *трюмб-зеили* A''. Нижніе углы сихъ парусовъ притягиваются къ *нокамъ бомб-брамъ-рея*, а верхній уголъ къ самому концу *флагштока*; такимъ образомъ оканчиваются прямые паруса (**), а съ

(*) Каждая изъ *снастей* находящаяся при *бомб-брамселяхъ* именуется съ прибавленіемъ имени того *бомб-брамселя*, при коемъ оная находится, какъ напримѣръ: *гротъ-бомб-брамъ-фалъ*, *форъ-бомб-брамъ-шкоты*, *крюйсъ-бомб-брамъ-гитовы*; и проч.

(**) За исключеніемъ всѣхъ прямыхъ парусовъ, есть самый отдаленный къ кормѣ парусъ именуемый *драйверъ*; верхній *ликъ* его привязывается

шѣмъ вмѣстѣ и вся высота корабельной парусности. Между *брамъ-стеньгами* и *бомъ-брамъ-стеньгами* находятся также *стаксели*, которые суть слѣдующіе:

Чертежъ IX. *Гротъ-брамъ-стаксель* X. и Планъ D.

Гротъ-брамъ-стаксель X.
Main-top-gallant stay-ſail.
La voile d'étai de grand perroquet.

Парусъ находящійся между *форъ-брамъ-стенгою* и *гротъ-брамъ-стенгою* поднимается по *леерy*, котораго одинъ конецъ проходитъ въ *блокъ*, привязанный подъ *гротъ-брамъ-такелажемъ*, отъ коего опускается сквозь *гротъ-марсъ* на низъ; другой же конецъ сего *леера* ввязаннымъ въ него *коушемъ*, ходитъ по *гротъ-брамъ-штагу* или по особенному стоячему *леерy*, идущему съ зади *форъ-брамъ-стенги*, и можетъ быть поднятъ подъ самый *топъ* оной *брамъ-стенги*, посредствомъ *галса* къ верхнему переднему углу паруса прикрѣпленнаго, и проходящаго въ *блочикъ* подъ *брамъ-такелажемъ* привязанный, отъ коего опускается на *форъ-марсъ*, гдѣ тянется и крѣпится. *Фалъ* сего *брам-стакселя* именуется *гротъ-брамъ-стаксель-фалъ*; оный идетъ въ *блокъ*, прикрѣпленный подъ *гротъ-брамъ-такелажемъ*; одинъ конецъ сего фала привязывается къ верхнему углу *стакселя*, а ходовая часть идетъ сквозь *блокъ*, опу-

---

къ *рею*, который поднимается *фаломъ* проходящимъ въ *блокѣ* прикрѣпленномъ на *нокѣ бизань-рю* (или *гафеля*); а нижніе углы притягиваются *шкотами* къ другому *рею* именуемому *драйверъ-спиртъ*, (спр: 85 16' и 17') который лежитъ на *гака-бордѣ*; *драйверъ* поднимается только тогда, когда корабль идетъ на *фордевиндъ*, то есть прямо по вѣтру.

Чертежъ IX. и Планъ D.

скается въ низъ на палубу, гдѣ и тянется. *Шкоты* сего паруса идутъ отъ *шкотоваго* его угла въ *блоки* привязанные на *шкафутѣ* въ томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ идутъ *шкоты Мидель-стакселя. Брамбстаксель* сбирается *ниралом*ъ, и вмѣстѣ съ *леером*ъ опущается въ низъ къ *форъ-брамъ-эзельгофту*, гдѣ убирается и крѣпится.

Гротъ-бомъ-брамъ-стаксель Z″
Main-top-gallant royal stay sail.

Парусъ находящійся между *форъ-бомъ-брамъ-стенгою* и *гротъ-бомъ-брамъ-стенгою* во всемъ подобный *гротъ-брамъ-стакселю*, но гораздо менѣе его; поднимается по *форъ-бомъ-брамъ-стенгѣ*, растягивается по *леeру* и собирается *ниралом*ъ; *фалъ* сего паруса идетъ отъ верхняго угла его въ *блокъ* привязанный подъ *гротъ-бомъ-брамъ-такелажемъ*, откуда опускается на низъ, гдѣ и тянется. *Шкоты* его опускаются на низъ въ *блоки* на *шкафутахъ* прикрѣпленные, гдѣ оные тянутся и крѣпятся. Основа сего паруса при *бомъ-брамъ-стенгахъ* во всемъ подобна основѣ *гротъ-брамъ-стакселя* (X) при *брамъ-стенгахъ*.

Бомъ-кливеръ Y.
Flying Jib.
La petite foc.

Самый переднiй трехъ-угольныйпарусъ, находящійся между продолженіемъ *бушприта* и *фокъ-мачтою* во всемъ подобный *кливеру* (R); но гораздо менѣе его; парусъ сей поднимается *фаломъ* и

ходитъ по *бомъ-утлегерю* (XVIII); для онаго прежде всего шакелажа накладывается на *бомъ-утлегерь* желѣзное кольцо съ утвержденнымъ при немъ *гакомъ* именуемое *ракъ-бугель*, къ которому прикрѣпляется *галсъ* и *лееръ* сего паруса, во всемъ подобно какъ у *кливера*; *галсъ* проходитъ въ *шкивъ* вставленный на концѣ *бомъ-утлегеря*, отъ коего продолжается на *бакъ*, гдѣ тянется и крѣпится; *лееръ* и *фалъ* сего паруса идутъ въ *блоки* привязанные по ту и другую сторону къ *топу форъ-брамъ-стенги* подъ *брамъ-такелажемъ*, отъ коихъ опускаются въ низъ на *палубу*, гдѣ и тянутся; *бомъ-кливеръ-шкоты* дѣлаются ординарные и тянутся на *бакѣ*. Парусъ сей собирается къ своему мѣсту *нираломъ* и убирается при *бомъ-утлегерѣ*.

Примѣчаніе: Симъ оканчиваются всѣ *косые паруса* распускаемые между *мачтами*, *стенгами*, *брамъ-стенгами* и *бомъ-брамъ-стенгами*; относительно же *прямыхъ парусовъ*, окончаніе ихъ было показано выше сего (см: стр: 255 *примѣч.*), что же касается до расширенія парусовъ, то къ нижнему переднему прямому парусу, также къ *марселямъ* и *брамселямъ* приставляются съ обѣихъ сторонъ еще парусы, вообще называемые *лисели*; для сего во первыхъ увеличиваютъ длину *нижнихъ-реевъ*, *выстрѣливая* (выдвигая) вдоль ихъ *лисель шпирты* (см: стр. 85, 16), которыхъ внутренніе концы *прихватываются* (привязываются) къ *нижнему-рею штертомъ* (концомъ веревки). Собственное названіе оныхъ парусовъ суть слѣдующее:

Чертежъ IX. *Ундерь-лисель* B' и Планъ F.

Ундеръ-лисели B' The lower studding sails. *Les Bonnettes basses.*

Парусы приставляемые съ обѣихъ сторонъ у паруса *фока* (см: стр. 127, В.), они привязываются къ своему *рею* какъ и прочіе паруса (*), по срединѣ коего прикрѣпляется веревка называемая *ундеръ-лисель-фалъ*; ходовая часть сего *фала* проходитъ въ блокъ около средины *лисель-шпирта* (но немного ближе къ *ноку фока-рея*) привязанный, отъ онаго возвышается въ *блокъ* къ *эзельгофту* прикрѣпленный, отъ коего опускается въ низъ, гдѣ и тянется. Посредствомъ сего *фала*, *ундеръ-лисель* поднимается къ самому *лисель-шпирту*; кромѣ сего при семъ парусѣ находится внутренній *фалъ* или *оттяжка*, которая идетъ отъ внутренняго верхняго угла паруса въ *блокъ*, привязанный почти на одной четверти *нижняго-рея*, продолжается по оному до средины его, гдѣ привязывается другой *блокъ*, сквозь который сей внутренній *фалъ* проходитъ и опускается отъ онаго въ низъ, гдѣ согласно съ настоящимъ *фаломъ* тянется на *бакѣ*. На мѣсто *шкотовъ* оба нижніе угла се-

(*) Дабы лучше присоединить *ундеръ-лисель* къ парусу *фоку*, то оный *лисель* привязывается къ *лисель-рею* такъ, что отъ *внутренняго лика* два или три полотна къ *рею* непривязываются, а начинаютъ парусъ привязывать отъ оныхъ полотенъ по всему пространству *рея*, что ясно изображено на чертежѣ IX (см: В).

го паруса (во всю его ширину) привязываются къ особенному *рейку*, отъ коего идетъ веревка называемая *бурундукъ*, которой проходитъ въ другой шкивъ *Галсъ-клампа* (того самаго, гдѣ въ верхній идетъ *фока-шкотъ*); для сего *бурундука* привязывается родъ *шпрюйта* короткая веревка съ бѣгучимъ *коушемъ*, прикрѣпленная къ обоимъ концамъ *рея*; за оный *коушъ* прикрѣпляется *бурундукъ*, дѣйствіе котораго при поднятіи паруса есть таковое же, какъ *шкотовъ* у прочихъ парусовъ.

Примѣчаніе: на многихъ судахъ для *ундеръ-лиселя* дѣлается особенный отъ *борду выстрѣлъ*, (о которомъ выше сего на страницѣ 87 и 88 было сказано) (см: чертежъ X. фиг. 4.), и въ такомъ случаѣ нижніе углы сего паруса притягиваются къ сему *выстрѣлу*: отъ внутренняго нижняго угла *галсомъ*, а отъ внѣшняго *шкотомъ*, что весьма много способствуетъ какъ при поднятіи, такъ и въ спущеніи сего паруса.

Бомъ-лисели С' (или *марса-лисели*) Fhe top mast studding sail. *Bonnettes des huniers.*

Парусы приставляемые съ обѣихъ сторонъ *марселей* привязываются къ *бомъ-лисель-реямъ* (см: стр. 87, прим.), такъ какъ и другіе паруса; поднимаются въ верьхъ *фаломъ* именуемымъ *бомъ-лисель-фалъ*, *шкаторина* же сихъ *парусовъ* разтягивается по *лисель-шпирту*, который выстрѣливается отъ оконечности *фока* и *грота-рея* сквозь *шпиртъ бугель*. *Бомъ-лисель-фалъ* привя-

Чертежъ IX. *Бомъ-лисель С'.* и Планъ F.

Чертежъ IX.
Бомб и брамб, лисели C' и D'.
и
Планъ F.

зывается къ *бомб-лисель-рею*, и отъ онаго идетъ сквозь *блокб* обложенный въ *стропб* съ *коушемб*, которымъ надѣвается на *обухб* въ оконечности *марса-рея* утвержденный; отъ онаго возвышается въ *блокб* привязанный къ *топу-стенги* подъ *брамб-эзельгофтомб*, пройдя сквозь оный опущается въ низъ, гдѣ и тянется. Внѣшній нижній уголъ сего *паруса* притягивается къ *ноку лисель-шпирта* *шкотомб* именуемымъ *бомб-лисель-шкотб*, который идетъ отъ угла *паруса* въ *шкивб* вставленный, на концѣ *лисель-шпирта* проводится по *рею* на *марсб*, гдѣ и тянется; ко внутреннему же нижнему углу *паруса* прикрѣпляется *галсб* именуемый *бомб-лисель-галсб*, который закрѣпляется за уголъ *паруса* *бухтою*; одинъ конецъ его идетъ въ передъ, а другой съ зади *нижняго-рея*. Оный служитъ для натягиванія и убиранія *бомб-лиселя*.

Примѣчаніе: На нѣкоторыхъ Англинскихъ судахъ дѣлаютъ у сего *паруса нирал*б, который продѣвается сквозь *блокб* привязанный ко внѣшнему шкотовому углу *паруса*, и сквозь *коушб* на *внѣшнемб-ликѣ*; пройдя сквозь оные прикрѣпляется къ *бомб-лисель-рею* у самаго *нокб-бензельнаго люферса;* ходовой конецъ опускается на низъ, гдѣ при вытягиваніи его *бомб-лисель* подтягивается.

Брамъ-лисели D'
The top gallant studding sails.
Bonnetes des perroquets.

Парусы подобные *бомб-лиселямб* (C') приставляемыя къ *брамселямб*, они привязываются къ *брамб-лисель-реямб* и поднимаются въ верьхъ къ *нокамб-*

брамъ-реевъ фаломъ, именуемымъ *брамъ-лисель-фалъ,* который проходитъ сквозь *блокъ* привязанный у *брамъ-топа,* или выше *брамъ-такелажа,* потомъ въ *блокъ* на оконечности *брамъ-рея* въ *обухѣ* заложенный (*) (подобно какъ и у *марса-реевъ);* коренная часть сего *фала* крѣпится за *брамъ-лисель-рей,* а ходовая идетъ на *марсъ,* гдѣ тянется и крѣпится. Нижніе углы сихъ *парусовъ* притягиваются *шкотами* и *галсами,* подобно какъ и у *бомъ-лиселей* къ нарочно *выстрѣленнымъ* (выдвинутымъ) для сего отъ оконечностей *марса-реевъ, марсовымъ-лисель-шпирталъ,* или *бомъ-лисель-шпирталъ* (см: стр. 86. *примѣч.*); отъ которыхъ простираются на *марсъ,* гдѣ во время постановленія сихъ *парусовъ* тянутся.

Чертежъ IX *Брамъ-лисели* D' и Планъ F.

Галфъ-топсель E' Saf Top-sail.

Трехъ-угольный *парусъ* поднимаемый съ верьху *контра-бизани* (D) къ *топу крюйсъ-брамъ-стенги* (стр. 66, XXX) *фаломъ,* именуемымъ *галфъ-топсель-фалъ;* коренной конецъ его привязывается къ

(*) Когда надобно поднимать *брамъ-лисель,* то тогда закладывается за *обухъ* вбитый въ концѣ *брамъ-рея блокъ* съ *гакомъ,* который во время убиранія сего *паруса* снимается и убирается на *марсъ.*

Чертежъ IX.
Галфб-топсель E'
Рингб-теиль-зеиль F'.
и
Планъ F.

верхнему углу сего *паруса* (*), а ходовая часть идетъ въ *блокб* подъ *брамб-такелажемб* привязанный, отъ коего опускается въ низъ, гдѣ и тянется. *Шкотб* сего *паруса* идетъ отъ задняго угла *паруса* въ *блокб* привязанный къ *ноку гафеля* (стр. 84, 15), а *галсб* его идущій отъ передняго угла идетъ въ *блокб* привязанный у *лапб-гафеля*; тотъ и другой простираются на *крюйсб-марсб* (стр. 56, IX), гдѣ и тянутся. *Передній ликб галфб-топселя* ходитъ по *лееру*, который отъ *крюйсб-брамб-такелажа* или отъ *салинга* опущается на *марсб*, гдѣ будучи вытянутъ крѣпится.

Рингтейль-зеиль F'.
(или гикб-лисель).
Ringtail-sail.

Четыре-угольный *парусб* на подобіе *лиселя*, находящійся по зади задняго *лика* у *контра-бизани* (D), (которому передній *ликб* сего *паруса* дѣлается соотвѣтственнымъ); его привязываютъ къ небольшому *рейку* и поднимаютъ *фаломб*, котораго коренная часть привязывается къ оному *рейку*, а ходовая проходитъ въ *блокб* на *нокѣ гафеля* прикрѣпленная, отъ коего опускается на *ютб*, гдѣ и тянется. Нижніе углы сего *паруса* растягиваются *шкотомб*

(*) *Галфб-топсели* на иныхъ судахъ дѣлаются неправильной трапеціей, и къ таковымъ привязывается въ верьху *реекб*; а иногда дѣлаютъ небольшой *гафелекб*, который ходитъ по *крюйсб-стенгѣ*.

и *галсомъ*, первый изъ оныхъ простирается отъ задняго угла паруса и проходитъ въ *шкивъ* вставленный на концѣ *лисель-шпирта* или *выстрѣла* отъ *гика* сквозь *бугель* выдвинутаго (*), а вторый идетъ отъ передняго угла сего паруса по *гику* и на немъ за планку крѣпится.

Ватеръ-зеиль S'.
Water-ſail.

Чертежъ IX.
Ватеръ-зеиль S.
и
Планъ F.

Четыре-угольный *парусъ* находящійся при *контра-бизанѣ* въ низу *гика*; длина его отъ половины до трехъ-четвертей *гика*, а ширина въ 4 и 5 полотнищъ; оный притягивается *фаломъ* къ концу *шпирта* выстрѣленнаго отъ *гика*; и служитъ на подобіе *ундер-лиселя*. Нижніе углы его растягиваются по особенному *рейку*, который прикрѣпленной къ нему оттяжкой тянется, что и служитъ при ономъ на мѣсто *шкотовъ*.

Примѣчаніе: Оба выше показанные паруса употребляются только на *корветахъ*, *брикахъ* (**) и прочихъ малыхъ судахъ, въ самые легкіе и благопріятные вѣтры.

Симъ оканчивается высота и обширность всей корабельной парусности; относительно же размѣру парусовъ, прилагается здѣсь таблица употребляемая въ Англинскомъ военномъ флотѣ.

(*) На мѣлкихъ судахъ для *выстрѣла* наколачивается на концѣ *гика бугель*, сквозь который сказанный *шпиртъ*, когда понадобится *рингтеиль-зеиль* ставить, *выстрѣливается*, а когда не нужно, то оный *шпиртъ* убирается по *гику*.

(**) У *бриковъ* и прочихъ малыхъ судовъ приставляются они сзади паруса *грота*, а на *корветахъ* и проч. сзади *контра-бизани*.

ТАБЛИЦЫ ПАРУСОВЪ.

РАЗМѢРЫ ПАРУСОВЪ ПРИНАДЛЕЖАЩИХЪ къ КОРАБЛЮ КАЖДАГО РАНГА, ВЪ ВОЕННОМЪ АНГЛИНСКОМЪ и КУПЕЧЕСКОМЪ ФЛОТѢ УПОТРЕБЛЯЕМЫЕ.

ИМЕНА ПАРУСОВЪ	100 пуш.			90 пуш.			80 пуш.			74 пуш.			61 пуш.			50 пуш.			44 пуш.			38 пуш.			36 пуш.			32 пуш.	
	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.	длин. или глуб. въ ярдахъ	Число полотенъ: верхъ	шкапор.
Гротъ	47½	50	14½	46	48	14	44	46	14	46	48	15¾	41½	44	14	39	41	13	37½	40	12	38½	40½	13¾	37	39	13¾	35	37
Фокъ	42	40	12¼	40	38	11½	39	37	12	40	38	13	36	34	12	34½	33½	11½	33	32	10	33½	32½	11	32½	31½	11¾	30½	29½
Бизань, передній ликъ	17	18	10½	16	17	9½	16	17	9	16	17	11	14½	15½	9¼	13	14	8½	12	13	9½	13	14	11¼	13	14	10¼	11	11
Бизань, задній ликъ			20½			19½			19			21			17¼			16¼			17			18¼			18¾		
Гротъ марсель	30½	48½	21	29½	47	20	28	45	19½	30	47	19¾	27	43	17½	26	40	16¼	24	38½	16½	24½	39½	16	24	38	16¼	23½	35½
Форъ-марсель	26½	43	19	25½	41	18	21½	39½	18	26	41	17½	23	37	15¾	22	35	14¾	21½	33½	14¼	22	34	14½	21½	33	14¼	19½	31
Крюйсель, средина	20½	31	14¼	20½	29	13¾	19	28	13¼	20½	30	13¾	18½	27	12	17	25½	11¼	17	25	11½	17½	25½	11¾	17	25	11¼	16	23
Крюйсель, шкотъ уголъ			15			14½			14			14			12¾			12			12¼			12½			12		
Гротъ-брамсель	22½	30½	10½	21	30	10	21½	29	9½	21½	30½	10	19½	27½	9	17½	26½	8	17	25	8	17½	25½	8¼	16	25	7¾	15½	23½
Форъ-брамсель	19½	27	9½	18½	26	8¾	18½	25	8½	18	26½	8¾	17	24	8¼	14½	23	7¼	15	22	7	15	23	7¾	14½	22½	6¾	13½	21
Крюйсъ брамсель	15	21	7	15	22	7	13½	20½	6¾	15	21	7¼	13½	19½	6¾	12½	17½	6¼	12½	18	6	13	18	6¾	12½	18	6¼	11½	17
Гротъ-бомъ-брамсель	18	23	8½	17	22	7½	16	21	7	17	22	7½	15	20	7	13	18	6	12	17	6	13	18	6¼	11	16	6¼	11	16
Форъ-бомъ-брамсель	16	20	7½	15	19	6¾	14	18	6¼	15	19	6¾	13	17½	6¼	11	15	5¼	11	15	5	11	15	5¾	11	15	5½	10	14
Крюсъ-бомъ-брамсель	11	15	5½	11	15	5½	10	14	5¼	11	15	5½	10	14	5	9	13	4¾	9	13	4½	9	13	4¾	9	13	4¾	8	12
Гротъ-стаксель	0	32	15	0	31	14	0	30	14	0	31	15¾	0	28	14	0	26	13	0	24	12	0	24	13¾	0	24	14	0	23
Форъ-стаксель	0	23	13	0	22	12	0	21	12	0	22	13	0	19	11½	0	18	11	0	17	10	0	17	11	0	17	12	0	16
Апсель, передній ликъ	23	25	8½	21	23	8	21	23	8	20½	22½	9	19½	21	7½	18	20	7	16	18	6½	16	18	7	16	18	7	16	18
Апсель, задній ликъ			14			13			13			13½			11½			11			10½			12			12		
Грот.-ст.стак., пер. ликъ	26	28	10	25	27	9	24	26	9	25	27	9½	22	24	9	21	23	8¾	19½	21½	8	19½	21½	8	19	21	8	19	21
Грот.-ст.стак., зад. ликъ			26			24			24			24			22¼			21¾			20½			20½			20½		
форъ-стенги-стаксель	0	22	19	0	21	18	0	20	17½	0	21	17½	0	18	16	0	17	15	0	16	14	0	16	14½	0	16	14	0	15
Крюйсъстен-ги стаксель, пер. ликъ	20	21	7	19	20	6½	18	19	6	19	20	6½	16	17	5	15	16	4½	13	14	4	13	14	4	13	14	4	13	14
Крюйсъстен-ги стаксель, задн. ликъ			16			14½			15			14½			13			13			12			12			12		
Мидель-стакс., пер. ликъ	25	25	8	24	24	7½	23	23	7	24	24	7½	21	21	6	20	20	5½	18	18	5	18	18	5	18	18	5	18	18
Мидель-стакс., зад. ликъ			17			16½			15½			16½			13½			13			12			12			12		
Гротъ-брамъ-стаксель, пер. ликъ	22	22	7	21	21	6	20	20	6	21	21	6	18	18	5	17	17	4½	15	15	4½	15	15	4	15	15	4	15	15
Гротъ-брамъ-стаксель, зад. ликъ			16½			15½			15½			15½			14			13½			12			12			12		
Гротъ-ундеръ-лисель	20	20	17½	19	19	17	18	18	17	19	19	18½	16	16	16½	16	16	15½	15	15	14½	15	15	15¼	15	15	15¼	14	14
Форъ-ундеръ-лисель	19	19	14½	18	18	14	17	17	14½	18	18	15	15	15	13	15	15	13	14	14	12	14	14	13	14	14	13¾	13	13
Гротъ-бомъ-лисель	16	20	22	15	19	21	14	18	20½	15	19	23¾	12	16	18½	11	16	17¼	11	15	17½	11	15	17¼	11	15	13¼	10	14
форъ-бомъ-лисель	15	19	20	14	18	19	13	17	18½	14	18	18½	11	15	17	10	15	15¾	10	14	15¼	10	14	15½	10	14	15¼	9	13
Гротъ брамъ-лисель	12	16	11	11	15	10½	10	14	10	11	15	10¼	9	12	9½	8	11	8½	8	11	8½	8	11	8¾	8	11	8¼	7	10
форъ-брамъ-лисель	11	15	10	10	14	9	9	13	9	10	14	9¼	8	11	8½	7	10	7¾	7	10	7½	7	10	7¾	7	10	7¼	6	9
Кливеръ	0	27	26	0	26	25	0	25	24	0	26	25	0	24	23	0	23	22	0	22	21	0	22	21	0	21	20	0	20
Блиндъ	30	30	9	28	28	9	27	27	8½	29	29	8	26	26	7½	25	25	7	24	24	6	25	25	6	24	24	6	23	23
Бомъ-блиндъ	20	30½	9½	18½	28½	10	18	27½	9½	18½	29½	10	17	17	9	14½	25	8	14	24½	8	15	25	8¼	14½	24½	7¾	13½	23
Драйверъ, передній ликъ	23	29	10	22	28	10	22½	28½	11	25½	32½	11	22½	29	9½	19	24	8½	18	24	8	19	25	11	19	25	11	18	24
Драйверъ, задній ликъ			22½			22½			23½			24			20			19			19			22			22		

Примѣчаніе: по Борелевой таблицѣ 100 россійскихъ аршинъ равны 77 $\frac{7}{10}$ Англинскимъ ярдамъ; слѣдовательно одинъ ярдъ рав 1 аршину 4 $\frac{59}{100}$ вершкамъ.— Относительно парусовъ: контра-бизани, бомъ-брамселямъ, трюмъ-зеелямъ и проч. то он мѣняются сообразно своей величинѣ и прочаго.

РАЗМѢРЫ ПАРУСОВЪ ПРИНАДЛЕЖАЩИХЪ КОРАБЛЯМЪ КАЖДАГО РАНГА въ ВОЕННОМЪ АНГЛИН. и КУПЕЧ. ФЛОТѢ УПОТРЕБЛЯЕМЫЕ.

ИМЕНА ПАРУСОВЪ	28 пуш.			24 пуш.			20 пуш.			ШЛЮПЫ			БРИГИ			КАТ. 200 т.			1200 тон.			разные суда: 700 тон.			500 тон.			350 до 360 т.		
	число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ			число положенъ		
	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ	верхъ	низъ	длин. въ ярдахъ
Гротъ { передній ликъ / задній ликъ —	33	35	12	30½	32½	11	29	31	10	25½	28½	9½	13½	19	9 / 13½	22	30	18 / 24	40	42	13	36	38	11½	24	24	10	8	20	9½
Фокъ — — — —	29½	28½	10¼	27	26	9	26	25	9	22½	21	7¾	18	18	8½	прайс. или шпормов.			37	37	11½	34	34	10	22	22	9	16	16	8½
Бизань { передній ликъ / задній ликъ	9½	10½	9½ / 17	10	10	9 / 15½	10	10	8 / 13½	7	8	7 / 13	0	0	0	гротъ 9	19	14 / 17	16	17	9 / 17½	15	17	7½ / 16½	9½	11	7 / 14	8	9	6½ / 12½
Гротъ-марс. { средина / шко. угол.	22	34	14¾	20	31½	13¾	19½	30	13¾	16	26½	11½	12½	19	9¾ / 10¾	23	27	13¾ / 15¼	25	39	16½	22	36	15½	16	22	12	15	22	11½
Форъ-марс. { средина / шко. угол.	19	30	13	17	21½	12¼	16½	26½	11¾	14	23	10¼	12½	19	9½ / 10	вмѣсто топселя			24	38	16	20	34	14	14½	21½	12	14	20	10
Крюйсель { средина / шко. угол.	15	22	10½ / 11¼	13½	20	9¼ / 10	13½	19½	9¼ / 10	11½	17	7¼ / 8	0	0	0	8	24	5	18	28	11½ / 12½	16	23	11 / 12	13	18½	8¼	12	17	9 / 9½
Гротъ-брамсель —	15	23	7½	14	20½	6¾	13½	20	6½	11½	17	5¾	10	14	5	7½	16½	6½	18	28	9¾	15	23	7½	14	18	8½	13	17	7
Форъ-брамсель — —	13	20	6½	12	18	6	11½	17½	5¾	10	15	5¼	9	13	4½	—	—	—	17	27	9¼	14	21	6½	12	16	7½	12	16	6½
Крюйсъ-брамсель —	11	16	5½	10½	14½	5	9½	14	5	8	12	4¾	0	0	0	пр. бриф.			12	19	7½	10	16	5½	10	12	5	9	11	6
Гротъ-бомъ-брамсель	10	15	5½	9	14½	4¾	8	13	4½	7½	11½	3½	6	10	3½	30	30	20½	12	18	7¾	9	15	5½	8	14	6½	7	13	5
Форъ-бомъ-брамсель —	9½	13½	4½	8½	12	4	7	11	3¾	7	10½	3	5	9	3	—	—	—	11	17	6¾	8	14	4½	7	12	5½	7	12	4½
Крюйсъ-бомъ-брамсель	7	11	4	7	11	3¼	6	10	3	4	8	3¼	0	0	0	гаф. топ.			7	12	5½	5	10	3½	5	10	3	4	9	4
Гротъ-стак. { пер. ликъ / зад. ликъ	0	23	12	0	22	11½	0	22	10	0	17	9½	0	15	1 / 8½	2½	23	16	26	28	13¼	0	22	11	0	12	12	13	14	1½ / 9½
Форъ-стаксель — —	0	16	10¼	0	15	9½	0	15	9	0	12	8	0	11	7	фокъ			18	20	11¾	0	16	10	0	12	9	0	9	8
Апсель { передній ликъ / задній ликъ	15	17	5½ / 10½	14	16	5½ / 9½	13	15	5 / 9	12	13	5 / 9	0	0	0	1	16	16	19	19	5½ / 11	15	17	5 / 11	12	12	3 / 8½	9	10	4½ / 10
Гротъ-стен-стаксель { пер. ликъ / зад. ликъ	19	21	8 / 20½	17	19	7 / 18	17	19	7 / 18	14	16	5½ / 15½	12	14	4 / 12	шпор. фок. 1	15	12	21	23	9 / 23	20	22	7 / 19	13	13	6½ / 12	12	13	6 / 14
Форъ-стенги-стаксель	0	15	13	0	14	12½	0	14	12	0	12	10¼	0	11	9½	рингтейл или гикъ-лисель			0	17	17	0	14	13½	0	10	9	0	10	10
Крюйсъ-стен-стаксель { п. ликъ / зад. лик.	13	14	4 / 12	11	12	3 / 10½	11	12	3 / 10½	9	10	3 / 9½	0	0	0	4½	10½	25	14	14	3 / 8	12	13	3½ / 9	10	11	2½ / 9	9	10	3½ / 10
Мидель-стак. { п. ликъ / зад. ликъ	18	18	5 / 12	16	16	4¾ / 10¼	16	16	4¼ / 10¼	13	13	4 / 10	10	10	3 / 9	вальзеепл. 5	5	15	20	20	6 / 10	17	17	4½ / 10½	10	10	5 / 9	12	12	3 / 7
Гротъ-брамъ-стаксель { пер. ликъ / зад. ликъ	15	15	4 / 12	13	13	2¾ / 10¾	13	13	2¼ / 10¾	12	12	2½ / 9½	9	9	2 / 9	перв. клив.			18	18	5 / 10	13	14	4 / 9	9	9	2 / 6	8	8	2 / 6
Гротъ-ундеръ-лисель	13	13	14	12	12	13	12	12	13	11	11	11	8	8	9	1	22	20	20	20	13	14	14	12½	13	13	10½	12	12	10½
Форъ-ундеръ-лисель	12	12	12	11	11	11	11	11	11	10	10	9	7	7	7	впор. кли.			19	19	11	13	13	10½	11	11	9	11	11	8½
Гротъ-бомъ-лисель —	9	13	15¾	8	12	14½	8	12	14	8	11	10	4	8	10½	1	20	19	10	17	16½	10	14	16½	7	9	13½	5	11	13
Форъ-бомъ-лисель —	8	12	14	7	11	13	7	11	12½	7	10	11	3½	7	0				9	16	15	9	13	15	6	8	12	4	10	11
Гротъ-брамъ-лисель	6	9	8	6	8	7¼	6	8	7	5	8	6¼	0	0	0	треть. кли.			7	10	10½	6	10	8½	4	6	7½	4	8	8
Форъ-брамъ-лисель —	5	8	7	5	7	6½	5	7	6¼	4	7	5¾	0	0	0	1	16	16	6	9	9	5	9	7½	3	5	6½	3	7	6½
Кливеръ — — —	0	20	19	0	19	18	0	19	18	0	16	15	0	13	12				0	22	23	0	17	18	0	15	16	0	12	12
Блиндъ — — —	21	21	6	19	19	5½	19	19	5½	16	16	5	0	0	0	шпор. кли.			25	25	6½	23	23	6	20	20	5½	18	18	4½
Бомъ-блиндъ — —	13	21	7½	12	20	6¾	11½	19½	6	10	17	5¾	0	0	0	1	10	0	17	26	12	16	24	10	13	21	9	11	19	9
Драйверъ { перед. ликъ / задній ликъ	16	21	9 / 19	15	19	8 / 17	14	18	8 / 16	12	16	7 / 15	0	0	0	—	—	—	22	28	9 / 18	15	26	7¾ / 20¾	11	15	7 / 13	12	16	6 / 15
Греб. судовъ паруса { пер. ликъ / задн. ликъ				лат. 7		6½	сетти			10	11	1 / 17	0	косой бриф.		5	7	3¼ / 5	шпр. пар.			5½	6½	5¼	0	0	0	клив. 3		1½

Такимъ образомъ на военномъ кораблѣ распускаемыхъ парусовъ бываетъ до сорока; для 74 пушечнаго корабля потребно на всѣ оные паруса до 13000 аршинъ парусины; сверьхъ того на каждомъ кораблѣ главные паруса бываютъ запасные, какъ то: *фокъ*, *гротъ* и *марсели*. Также отпускается въ запасъ парусина, нѣкоторый *такелажъ*, и вообще всѣ матеріалы употребляемые на кораблѣ столько, сколько необходимо нужно на случаи.

Показавъ всѣ принадлежности къ вооруженію корабля должно замѣтить, что *корабли*, *фрегаты* и всѣ *трехъ-мачтовыя* суда вооружаются между собою подобно, наименованіе во всемъ имѣютъ тоже, но размѣреніе вещамъ дѣлается пропорціональное величинѣ каждаго судна. Вооруженіе другихъ мореходныхъ судовъ есть разнообразное, оное показано въ *опытѣ морской практики* (см: часть I. Главу VII § 187); впрочемъ составленіе *снастей*, дѣланіе *такелажа* и каждая на кораблѣ прикрѣпляемая или наложенная веревка, однимъ словомъ все основаніе вещей, производится по состоящему для сего правилу опытами и временемъ къ своему совершенству приходящему (*). Кромѣ всего вооруженія дѣлаются на корабляхъ разные способы, употребляемые для приличія, удобства и необходимости; какъ то: для гребныхъ судовъ дѣлаютъ на *бизань-русленяхъ* или въ кормовой части корабля *шлюпъ-бал-*

(*) Въ опытѣ *Морской Практики* сочиненной Г. Гамалѣею изложены практическіе правила на поднятіе и постановленіе *мачтъ*, *бушприта* и проч:; хотя чрезъ время и опыты нѣкоторые изъ оныхъ измѣнились, но основаніе ихъ тоже, практика сія послужитъ руководствомъ къ познаніямъ каждаго морскаго офицера.

ки, на которыхъ поднимаются съ боковъ или съ *кормы* небольшіе *гребныя суда*; оныя *балки* утверждаются приличнымъ образомъ такъ, что во время похода не взирая ни на какую качку, судно повѣшенное на *шлюпъ-балкахъ* и *принайтовленное* виситъ спокойно; большія же *гребныя суда* поднимаются прямо на корабль, ставятся на *ростерахъ*, или по бокамъ оныхъ размѣщаются. Также на нещастные случаи для предохраненія отъ огня на *шканцахъ* и въ *палубахъ* ставятся *брантъ-спойты*; а съ *кормы* на каждой сторонѣ подвѣшиваются особенно сдѣланные съ короткой *мачтой* поплавки, таковые точно, какъ показываетъ на чертежѣ X фиг: 13[а]; которые служатъ при случаѣ нечаяннаго паденія человѣка за *бордъ*, а наипаче въ то время, когда *корабль* подъ *парусами*. Поплавки сіи какъ скоро оное случится, въ моментъ сбрасываютъ за *бордъ*, и чрезъ то даютъ способъ упавшему схватиться и держаться за оный, пока успѣютъ спустить и прислать за нимъ гребное судно.

Примѣчаніе: Въ Англинскомъ флотѣ во избѣжаніе какъ подъ *парусами*, такъ и на *якорѣ* лишней посылки гребныхъ *судовъ*, много способствуетъ употребляемый *морской телеграфъ* (*), которой устроивается слѣдующимъ образомъ: во первыхъ въ деревянной небольшой брусокъ *ab* вдѣлываются на одномъ желѣзномъ *нагелѣ* до 15 маленькихъ металлическихъ *шкивовъ*, ибо таковое число *флаговъ* и *вымпеловъ* употребляется; какъ то: 9 нумеровъ, десятый нулевой *флагъ*, знаменительный *флагъ* и *вымпелъ*, и прочіе входящіе *сигнальные флаги* и *вымпелы*; причемъ оставляется одинъ или два *фала* на случай въ запасъ. Сказанный брусокъ для боль- Чертежъ X. фигура 15.

(*) Морской *телеграфной словарь* изданъ Капитанъ-Лейтенантомъ Будаковымъ 2.

Чертежъ X. фигура 15.

шей прочности оковывается желѣзомъ, и сверьхъ того прикрѣпляется къ нему винтами желѣзная *душка acb*, имѣющая на срединѣ своей небольшой *верклюжекъ*, за который привязаннымъ *фаломъ d телеграфъ* подымается къ оконечности *гафеля* или *бизань-рю*. *Сигнальные-фалы* продѣваются во всѣ означенные *шкивы* вставленные въ брускѣ, опускаются отъ оныхъ обоими своими концами въ особенный ящикъ на *ютѣ* у *флагштока* поставленный, коего дно изображаетъ фигура *A*; на ономъ днѣ подлѣ каждой продольной стѣны ящика, утверждается по одному деревянному бруску со вставленными небольшими мѣдными *шкивами*, коихъ числомъ помѣщается столько, сколько помѣщено и въ верхнемъ брускѣ, чрезъ которой продѣты *фалы*. На днѣ сундука въ прикрѣпленныхъ брускахъ, *шкивы* разположены между собою въ равномъ разстояніи; и какъ отъ нижней, такъ боковыхъ и продольныхъ досокъ ящика помѣщены такъ, что *фалы* продѣтые сквозь ихъ, могутъ проходить свободно; такимъ образомъ опущенный отъ верхняго бруска каждой *сигнальный-фалъ* продѣваютъ сквозь оба соотвѣтствующіе *шкива*, на противныхъ сторонахъ дна ящика находящіеся; причемъ даютъ каждому *фалу* надлежащую длину, дабы по поднятіи *телеграфа* къ *ноку-гафеля*, каждый изъ сихъ *фаловъ* находился въ тугости, что производятъ равно и со всѣми сквозь верхній брусокъ и на днѣ ящика сквозь *шкивы* проходящими сигнальными *фалами*; потомъ привязываютъ къ каждому изъ нихъ надлежащій *флагъ*, и во время надобности вообще оные *флаги* по номерамъ поднимаются и опускаются со всею удобностію и скоростію посредствомъ своихъ *фаловъ*. Но дабы во время дѣйствія *телеграфомъ* не путаться во *флагахъ* и не мѣшаться *фалами*; то изъ внутренней стороны ящика близь верхней его кромки (на сопротивной сторонѣ привязанныхъ *флаговъ*), къ продольной стѣнѣ ящика прибивается узкая деревянная дощечка или планка съ круглыми дирами для проходу *фаловъ*, гдѣ

противъ каждаго изъ оныхъ означенъ *номеръ* и *флагъ* каждому *фалу* принадлежащій. А чтобы *сигнальные-фалы* не заѣдало въ *шкивахъ* на днѣ ящика находящихся, то накладывается сверьхъ оныхъ особая тонкая доска, для проходу оныхъ у краевъ своихъ скважины имѣющая. И такъ, ежели когда понадобится дѣйствовать *телеграфомъ*, то обыкновенно подымаютъ *фалъ* *d* къ самому *ноку-гафеля*, чрезъ что вытянутся всѣ сигнальные *фалы* и тогда *телеграфомъ* дѣйствуютъ. Дѣйствіе сіе состоитъ въ томъ, что одинъ человѣкъ становится на той сторонѣ, гдѣ находится планка съ номерами; когда понадобится показать *флагъ*, то онъ беретъ тотъ самый *фалъ* и перепускаетъ его съ верьху внизъ, а чрезъ то на противной сторонѣ ящика *флагъ* поднимается въ верьхъ, до надлежащаго мѣста, что производится и со всѣми *флагами*; по окончаніи же дѣйствія опускаютъ *телеграфъ* и укладываютъ со всѣми *фалами* и привязанными къ нимъ *флагами* въ вышеозначенный ящикъ на *ютѣ* у *гака-борда* находящійся, гдѣ и накрывается оный принадлежащей къ нему крышкой (*).

Чертежъ X. фигура. 15

Въ заключеніи сего должно разумѣть, что плавающія по морямъ суда разнообразны: *конструкцію*, *вооруженіе* и наименованіе имѣютъ различные; почему полагаю вкратцѣ объяснить оныя; ибо какъ необходимо для пріуготовляющагося плавать по морямъ, такъ полезно и для частнаго человѣка знать названіе таковыхъ *судовъ* и имѣть объ нихъ хотя малое понятіе.

(*) Такаго рода телеграфъ не токмо на кораблѣ, но и на сухомъ пути въ провинціяхъ можетъ доставлять большое удовольствіе; ибо чрезъ оный можно вести всякой разговоръ и объяснять свои желанія и мысли.

О Плавающихъ судахъ по морямъ вообще.

Суда строются по предметамъ *войны*, *торговли*, *перевоза*, *разъѣздовъ* и проч:; а потому и бываютъ различны какъ въ величинѣ своей, такъ и въ образѣ, смотря по употребленію каждаго.

Подъ именемъ корабля хотя и разумѣютъ всякое большое 3хъ мачтовое судно, но сіе имя принадлежитъ таковымъ, которые носятъ Артиллерію поставленную въ двухъ или трехъ *декахъ*; суда же не имѣющія въ постановленіи у себя пушекъ, какой бы величины они ни были, именуются *Коммерческими судами*.

Примѣчаніе: Въ Англіи большаго ранга Коммерческія суда, на коихъ производятъ торговлю съ обѣими Индіями: восточною и западною, исключительно называются кораблями; по той причинѣ, что на оныхъ имѣется въ постановленіи отъ 24 и даже до 60 огнестрѣльныхъ орудій.

Балтійскаго корабелнаго флота суда.

Военные корабли фрегаты и проч.

Военные корабли по величинѣ своей раздѣляются на ранги, а именно: на 100 пуш: 74хъ и 64хъ пушечные. Корабли 100 пушечнаго ранга имѣютъ по три *дека*, а 74 и 64 пуш: только по два *дека*; они по числу *дековъ* называются также 3хъ и 2хъ *дечными*, и вообще всѣ именуются *линейными* потому, что главное назначеніе ихъ сражаться въ линіи.

Другаго рода суда составляющія важную часть военныхъ морскихъ силъ, именуются *фрегатами*; они также бываютъ 3 ранговъ: 44 пушеч: 36 и 24хъ пушечные; но всегда дѣлаются *однодечные*. Суда именуемыя *корветы*, по оснасткѣ своей подобны *фрегатамъ*, но они не имѣютъ ни *квартордека* ни *форъ-кастеля*; на оныхъ ставятся 22 пушки или короиады.

Примѣчаніе: всѣ *корабли, фрегаты* и *корветы* имѣютъ по три *мачты* и *бушпритъ;* а потому можно ихъ называть *трехъ-мачтовыми военными судами.*

Прочія военныя суда менѣе нежели *корветы* по числу ихъ орудій, вообще названы *катерами.* Сего рода суда имѣютъ только по двѣ или по одной *мачтѣ;* оныя различаются между собою наиболѣе ихъ *оснасткою,* по которой называются: *бригами, люгерами, голетами, пакетботами, тендерами* или просто *одномачтовыми катерами.* *Корветы, бриги, катера и проч.*

Примѣчаніе: *корабли* сражаются въ линіи, *фрегаты* же рѣдко; но они при флотѣ служатъ *репетичными* и отряжаются для конвоированія или охраненія въ пути купеческихъ судовъ; *корветы* и прочія небольшія суда посылаются для рекогносцированія и для доставленія депешевъ и прочихъ потребностей. Различныя употребленія сихъ судовъ требуютъ отъ оныхъ и различныхъ качествъ, которыя производятъ въ образѣ ихъ и величинѣ значительное несходство; вообще же всѣ различаются между собою по ниже слѣдующимъ признакамъ: *корабли, фрегаты* и *корветы* имѣютъ одинакую оснастку, но отличаются числомъ орудій; равно и тѣмъ, что *корабли* 3 и 2 *дечные,* а *фрегаты* всегда *одно-дечные.* *Корветы* также объ одномъ *декѣ,* но не имѣютъ ни *квартордека,* ни *форкастеля,* которые дѣлаются на всѣхъ *фрегатахъ,* и на многихъ *корабляхъ.* *Бригъ* конструкціей своей подобенъ *корвету,* но отличенъ отъ него оснасткою имѣя двѣ *мачты.* *Голетъ* какъ двухъ *мачтовой* похожъ на *брикъ,* но имѣетъ съ нимъ несходство въ продолженіи *мачтъ* и въ *парусахъ.* *Тендеръ* или *одно-мачтовой катеръ* разнится какъ одною *мачтою,* такъ и особенною оснасткою; а сверьхъ того въ сравненіи противу прочихъ имѣетъ превосходную ширину.

Люгеръ, отличное судно отъ прочихъ, оный уже *брига* и имѣетъ особенную оснастку: три *мачты* съ короткимъ продолженіемъ, и *бушпритъ* безъ продолженія положенный совсѣмъ горизонтально; онъ имѣетъ косые четырехъ угольные паруса (на подобіе шлюпочныхъ). Сіи суда близко идутъ къ вѣтру и весьма способны для разныхъ посылокъ. *Люгеръ.*

Пакетботы, одномачтовые суда во всемъ подобные *тендерамъ,* но немного менѣе оныхъ. *Пакетботъ.*

Балтійскаго гребнаго флота суда.

Гемамы, пловучія батареи, канонирскія лодки и іолы.

Гемамы (по примѣру Шведскихъ) суда полные, мѣлководные и имѣющіе на себѣ до 40 орудій и три *мачты* съ *бушпритомъ.*

Плавучія батареи, плоскодонныя суда имѣютъ отъ 8 и до 9 большаго калибра орудій, которые ставятся не на колесахъ, а на *платформахъ* и не у *борда,* а на срединѣ судна на *палубѣ;* орудія сіи поворачиваются во всѣ стороны, и во время дѣйствія даютъ имъ такое направленіе, какое понадобится.

Канонирскія лодки, суда о 2 и 3 пушкахъ, которыми дѣйствуютъ съ *носу* и съ *кормы;* послѣднія изъ оныхъ то есть, 3 пушечныя съ *палубою,* во всю длину судна.

Іолы родъ малыхъ *канонирскихъ лодокъ,* съ тою разницею, что имѣютъ вмѣсто двухъ только по одной пушкѣ *въ кормѣ.*

Примѣчаніе: Флотъ сей называется *гребнымъ* потому, что суда принадлежащія къ оному, кромѣ парусовъ, производятся въ желаемое движеніе, посредствомъ *гребли* на *веслахъ;* оный употребляется въ *шхерахъ,* въ *рѣкахъ* и прочихъ мѣлководныхъ мѣстахъ. *Гребнаго флота суда* различаются отъ прочихъ военныхъ судовъ и между собою, по особенному роду ихъ конструкціи, какъ то: *гемамъ* по оснасткѣ своей и силѣ подобенъ *фрегату,* но гораздо плоскодоннѣе его, и имѣетъ *весла. Батарея* какъ простой *палубный ботъ* широка, низка, но въ строеніи гораздо прочнѣе и имѣетъ три *мачты* съ прямыми парусами. *Лодки* и *іолы* по длинѣ своей узки и отъ воды низки; но при томъ весьма легкой конструкціи (*).

Бомбардирскія суда.

Къ корабельному и *гребному* флотамъ также принадлежатъ *бомбардирскія суда:* къ первому, бомбардирскія 2хъ и 3хъ мачтовыя суда имѣющія по двѣ мортиры; суда сіи въ построеніи своемъ отлично скрѣпляются и конструкцію имѣютъ на подобіе *корветы* или *брика.* Къ послѣднему же, при-

---

(*) Кромѣ сихъ судовъ употреблялись прежде въ *гребномъ флотѣ галеры* и *полугалеры,* но нынѣ оныя по неспособности вовсе вышли изъ употребленія.

надлежатъ *бомбандирскія батареи* и *лодки*, которыя отлично скрѣпляются и подобны таковаго же рода прочимъ судамъ.

Транспортныя и ластовыя суда.

Транспортныя и Ластовыя суда.

При флотахъ, а особливо при *гребномъ*, кромѣ военныхъ судовъ употребляются многія другія, которыя служатъ для различныхъ надобностей, и соотвѣтственно онымъ имѣютъ особыя наименованія; какъ то: суда, на которыхъ доставляется провіантъ называются *провіантскими*, тѣ, которыя наливаются прѣсною водою, для привозу оной ко *флоту* или *порту*, именуются *водоналивными*; въ прочемъ *гошпитальные* и кухонные *боты* употребляемые при *гребномъ флотѣ*, ибо *на конанирскихъ лодкахъ* и другихъ судахъ сего флота, нѣтъ мѣста ни для кухни, ни для пользованія больныхъ или раненыхъ.

Для перевоза разныхъ тяжестей употребляютъ палубные и безъ палубные *боты* и другія грузовыя суда, извѣстные подъ общимъ именемъ *транспортовъ*, которые смотря по величинѣ ихъ бываютъ одно, двухъ и трехъ *мачтовыя*.

Грузовые суда.

Примѣчаніе: Изъ грузовыхъ судовъ называются *ластовыми* тѣ, коихъ грузъ измѣряется *ластами*: въ прочемъ хотя купеческія суда измѣряются *ластами*, но онѣ имѣютъ собственныя названія и въ число ластовыхъ не включаются.

Мѣлкія гребныя суда.

Мелкія гребныя суда.

Малаго рода *гребныя суда* строются различныя, какъ то: *барказы*, *катера*, *шлюпки*, *ялы* и проч. Изъ сихъ судовъ извѣстное число бываетъ на *корабляхъ* и другихъ судахъ; онѣ различаются между собою какъ построеніемъ, такъ и числомъ *веселъ* на нихъ имѣющихся (*), также и парусами на нихъ употребляемыми.

(*) *Гребные разъѣздные катера* именуются по числу веселъ, какъ то 12 весельный, 10 весельн: и 8 весельный *катеръ*; или сокращенно *десятка*, *восьмерка*, *шестерка* и проч.

Малыя гребныя суда употребляются вообще для разъѣздовъ, а *барказы* и *катера* для завозовъ, и для привоза разныхъ потребностей.

Иностранныя военныя суда.

Иностранные военные суда.

Въ иностранныхъ морскихъ державахъ корабельные флоты раздѣлены на роды и виды судовъ такимъ же образомъ; разность въ томъ только, что *корабли* 1[го] ранга имѣютъ отъ 98 даже до 130 пушекъ, (*) 2 ранга до 84, а третьяго до 68 пушекъ; малаго рода *фрегаты* или *корветы* бываютъ отъ 14 до 22 пушекъ и различаются подъ именемъ *шлюповъ* отъ настоящихъ *корветовъ* тѣмъ, что имѣютъ *кварторъ-декъ* и *форкастель*. *Фрегаты* имѣютъ почти тоже размѣреніе, какъ и въ Балтійскомъ корабельномъ флотѣ: они бываютъ 32[хъ], 38 и 50 пушечные, всѣ однодечные. Малыя военныя суда таковыя же, какъ и въ Россійскомъ флотѣ показаны, впрочемъ есть и особенныхъ видовъ, какъ напримѣръ: *шебеки*, *галеры*, *шнявы*, *флейты*, *филюги*, и проч. которыя наиболѣе оснасткою, нежели конструкціею, между собою различаются; сверьхъ того разумѣть должно, что всякая морская Держава имѣетъ нѣкоторыя военныя суда, которыя по мѣстному ея положенію, только свойственны.

Купеческія или коммерческія суда.

Купеческія или коммерческія суда.

Сіи суда, какъ самое значеніе ихъ показываетъ, строятся для торговли, которая какъ моремъ такъ и рѣками производится въ дальнія и близкія мѣста; то соотвѣтственно оному бываютъ сіи суда большія и малыя; отважиться на пространное плаваніе по океанамъ и морямъ въ маломъ суднѣ, котораго бы грузъ не вознаградилъ того труда и издержекъ, кои сопряжены съ дальнѣйшимъ и долговременнымъ плаваніемъ были бы несообразно и безразщетно.

(*) Таковой величины и у насъ нѣкоторые корабли построены и имѣютъ отъ 100 до 130 пушекъ.

Купеческія суда могутъ быть раздѣлены на два главные рода, то есть на большія и малыя. Суда большаго рода вообще имѣютъ по три *мачты*, а притомъ плавая въ открытыхъ моряхъ на случай обороны, содержатъ при себѣ по нѣскольку пушекъ; а иныя не уступаютъ въ силѣ *кораблямъ* и *фрегатамъ*. Малаго рода купеческія суда бываютъ *двухъ* и *одно-мачтовыя* и въ военное время будучи конвоированы рѣдко имѣютъ на себѣ какія либо огнестрѣльныя орудія. *Купеческія суда.*

Примѣчаніе: Коммерческія суда именуются просто одно мачтовыя 2 или 3 мачтовыя; но нѣкоторыя изъ оныхъ смотря по построенію ихъ и оснасткѣ въ разныхъ мѣстахъ имѣютъ различныя наименованія, какъ напримѣръ: въ Голландіи *фли-боты* 3 мачтовыя, *шмаки* одномачтовыя со *шверцами* (см: сл. *ш*), *биландры* 2 мачтовыя, *гульки* одномачтовыя, *гукары* 2 мачтовыя, *догееры* 2 мачтовыя, *кофы* 2 мачтовыя; Средиземнаго моря *тортаны* 3 мачтовыя, *пинки* 2 мачтовыя, *поляркы* 3 мачтовыя и прочія; которыя болѣе оснасткою нежели построеніемъ между собою различаются; ибо суда 2 мачтовыя, хотя имѣютъ всѣ по двѣ мачты, но разность между ими въ томъ, что у одного *гротъ* и *фокъ-мачта*, а у другаго *гротъ* и *бизань-мачта*, слѣдовательно и оснастка разная.

Яхты и имъ подобныя суда.

Яхты можно раздѣлить на два рода, полагая однѣ съ пушками, а другія безъ оныхъ; къ симъ послѣднимъ причислить можно всякаго рода увеселительныя суда на озерахъ и прудахъ. Большія съ пушками и вооруженныя *яхты*, суть суда подобныя *корветамъ* или *голетамъ*; но вообще не столь *острокильны*, ибо онѣ строятся для мѣлководныхъ мѣстъ и недальнаго плаванія, въ таковыхъ судахъ помѣщается большое число различныхъ *каютъ* и дѣлаются всѣ удобства по желанію и предмету ихъ плаванія; онѣ бываютъ 3 мачтовыя 2 и одно-мачтовыя и имѣютъ соотвѣтственную конструкціи своей оснастку. *Яхты* употребляются для осмотра мѣстъ, или для обозрѣнія *флотовъ* стоящихъ *на рейдахъ*, либо для единственнаго къ своему удовольствію плаванія. *Яхты и имъ подобныя суда.*

Примѣчаніе: Сверьхъ выше показанныхъ есть много *судовъ* различныхъ конструкцій и вооруженія, оныя плаваютъ по разнымъ морямъ, и дѣлаются сообразно намѣренію своего плаванія.

Различныя на моряхъ суда.

Различныя суда: Аакъ.

Аакъ имя судна употребляемаго для привоза рейнвейна въ Голландію. Оно имѣетъ плоское дно, широкой носъ и корму, борты высоко носитъ отъ воды и въ низу дѣлается шире чѣмъ въ верьху.

Бамбайская-барка.

Бамбайская барка называемая *динги*; судно употребляемое въ *Бамбаѣ* и при лежащихъ мѣстахъ въ Африкѣ, имѣетъ одну мачту много уклоненную въ передъ, на которой поднимается парусъ похожій на *сетти* (см: сл: *с.*), коего *галсъ* крѣпится на носу къ *штевню*, а *шкотъ* къ *шпору-мачты*; сіи суда ни когда не поворачиваютъ *оверштагъ* (противъ вѣтру), но черезъ *фордевиндъ* (т: е: по вѣтру); въ которое время они *отопиваютъ* верхній *нокъ-рея* противъ *мачты*, чтобъ перенести парусъ; и тутъ же проводятъ *шкотъ* въ передъ *мачты*. Оснастка сихъ судовъ состоитъ изъ пары *фаловъ*, *булиня* и *браса*; оныя ходятъ иногда на *греблѣ* съ короткими веслами; и исключительно противу прочихъ судовъ имѣютъ *кили* много выдолбленныя въ верьхъ, дабы на пещанныхъ *банкахъ* со всемъ не стать на мѣль.

Бамбайскія галеры.

Бамбайскія галеры подобны всѣмъ прочимъ *галерамъ*, но менѣе оныхъ, онѣ употребляются большею частію морскими разбойниками у береговъ *Варваріи*.

Барка.

Барка судно употребляемое въ Средиземномъ морѣ, о трехъ *мачтахъ*, но безъ *бушприта*; *фокъ-мачта* много имѣетъ уклона впередъ и носитъ парусъ *латинъ*; *гротъ-мачта* однодеревка и носитъ три четыреугольные паруса подобно *полякрѣ*; *бизань-мачта* маленькая и носитъ паруса *бизань* и *крюйсель*.

Примѣчаніе: Небольшіе Англинскіе *Остиндскіе корабли* не имѣющіе *крюйселя*, называются *барками*.

Биландеръ купеческое 2 мачтовое судно, разнится отъ другихъ въ образѣ паруса *грота*, которой походитъ на *сетти* и виситъ при *гротъ мачтѣ*. Парусъ сей найденъ неудобнымъ и теперь рѣдко гдѣ употребляется, развѣ только у *Голландцевъ*. *Биландеръ.*

Бинъ-кода, небольшое рыбачье или *лоцманское судно* употребляемое въ Португаліи, оснащивается съ одною мачтою подобно *тортанѣ*. *Бинъ-кода.*

Бомбандирскія-кечи двухъ мачтовыя суда употребляемыя во Франціи; *мачты* ихъ ставятся, бываютъ оснащены и имѣютъ паруса, во всемъ подобно какъ *гротъ* и *бизань-мачта* на кораблѣ; они на *бушпритѣ* и между онымъ и *гротъ-мачтою*, имѣютъ *стаксели* и *большой кливеръ*. *Бамбандирскія кечи.*

Примѣчаніе: Сіи суда бросаютъ бомбы съ носу, и когда надобно оныя бросать, то вмѣсто *грота-штага* употребляютъ желѣзную цѣпь; въ прочемъ имѣютъ онѣ запасныя *ванты*, двойные *бакштаги* и *фордны*, также и *реи* укрѣпленные противу получаемаго ими отъ силы выстрѣла сотрясенія. Англинскія *бомбандирскія суда* прежде оснащивались какъ *кечи*, но нынѣ оснащиваютъ оныя подобно кораблямъ.

Буйса Голландское рыбачье судно съ тремя короткими мачтами, изъ коихъ каждая однодеревка носитъ четыреугольный парусъ, а иногда имѣетъ *топсель* надъ *гротомъ*; въ хорошую погоду они прибавляютъ родъ *ундеръ-лиселя* къ нижнимъ парусамъ и съ зади имѣютъ *драйверъ*. *Буйса.*

Бугалетъ небольшое *двухъ-мачтовое* судно употребляемое при берегахъ Британіи, *фокъ-мачту* имѣетъ весьма короткую, паруса на обѣихъ мачтахъ поднимаются четыреугольные, и сверьхъ *грота* поднимается иногда *топсель*; они имѣютъ *бушпритъ*, на которомъ поднимаютъ одинъ или два *кливера*. *Бугалетъ.*

Галіотъ большое Голландское *грузовое судно* съ одною *мачтою* и *бушпритомъ*. Мачта поддерживается четырьмя или пятью парами *вантъ* и *штагомъ*, который натягивается къ *штевню*. Надъ симъ *штагомъ* есть другой, который проводится къ *бушпритному* концу; позади мачты они но- *Галіотъ.*

сятъ *гафельный* или *шпринтовный парусъ* и поверхъ онаго ставятъ *топсель*; кромѣ того имѣютъ *стаксель* на *гроташтагѣ* и одинъ или два *кливера* на *бушпритѣ*, иногда ставятъ на самой *кормѣ* небольшую *мачту*, позади которой поднимаютъ *гафельный* или *шпринтовный* парусъ, распускаемый *шкаториною* по *гику*.

Галера.

Галеры, суда ходящія подъ парусами и на веслахъ въ Средиземномъ морѣ; онѣ имѣютъ двѣ *мачты* подобно *шебекѣ*, но оныя поставлены прямѣе. *Гротъ-мачта* поддерживается восемью парами *вантъ*, а *фокъ-мачта* пятью парами, онѣ натягиваются *талрепами* продѣтыми сквозь долгіе плоскіе *двушкивные блоки*, изъ коихъ одинъ ввязанъ въ концѣ *ванты*, а другой прикрѣпленъ *кневенцомъ* къ *кнехту*. Сіи суда имѣютъ на боку *реи* и паруса такіе же какъ на *шебекахъ*. Когда вѣтръ умѣренный, то поднимается *гротъ* весьма большой, въ свѣжей же вѣтръ, поднимаютъ малый *гротъ*, называемый ненастливый. Подобно и на переди паруса перемѣняются. Когда гребутъ противъ вѣтра, то *реи* опускаютъ и кладутъ по срединѣ вдоль судна.

Примѣчаніе: полугалеры и *четверть галеры* фигуру и вооруженіе имѣютъ таковоеже какъ и *галеры*, но гораздо короче оныхъ, и потому наименованіе свое получаютъ.

Голландскія гульки.

Голландскія гульки. Небольшія *одно-мачтовыя суда*, которыя носятъ *шпринтовный парусъ*; а между *мачтою* и *бушпритомъ* имѣютъ *фокъ-стаксель*, который поднимается отъ верьху *штевеня*, и *кливеръ* отъ оконечности короткаго *бушприта*. Иногда онѣ имѣютъ назади короткую *мачту*, которая носитъ небольшой *шпринтовный парусъ*.

Голландскія шлюпы.

Голландскія шлюпы. Небольшія суда употребляемыя въ каналахъ въ Голландіи. Онѣ имѣютъ одну *мачту*, на которой поднимается *шпринтовный-парусъ* и *фокъ-стаксель* отъ верьху самаго *штевеня*; многія рыбачьи суда въ Голландіи оснащиваются такимъ же образомъ съ прибавленіемъ *бушприта* для поднятія *кливера* и тогда онѣ называются *пинками*; паруса ихъ обыкновенно красятся.

Гуаріи. Небольшія *двумачтовыя суда* съ *бушпритомъ*, иногда употребляемыя для ѣзды у береговъ или для прогулки, въ устьяхъ и рѣкахъ въ Средиземномъ морѣ. Они имѣютъ позади *мачты подвижныя стеньги*. Нижняя часть паруса привязывается къ обручамъ надѣтымъ на *мачту*; а верхняя часть паруса пришнуровывается къ *стенгѣ*, которая двигается въ верхъ и въ низъ по *мачтѣ*, веревочными или желѣзными кольцами прикрѣпленными къ *шпору-стеньги*. Парусъ крѣпится внизу *галсомъ* къ *мачтѣ*, а у верхняго *нока* маленькимъ *люферсомъ*. Сей парусъ поднимается *фаломъ*, коего одинъ конецъ прикрѣпляется къ *шпору стеньги*, а другой продѣвается сквозь *шкивную* диру въ *мачтовомъ топѣ*; откуда опускается внизъ, гдѣ тянется и крѣпится. Парусъ распускается *шкотомъ* привязаннымъ къ *шкотовому углу*, который тянется и крѣпится въ опредѣленномъ для его мѣстѣ; собирается же и опускается къ своему мѣсту *ниралом*ъ. Сіи паруса обвертываются плотно къ мачтѣ спуская *стеньги*, и привязываются въ складкахъ *ревентами*. На *бушпиртѣ* распускается *кливеръ*, который помогаетъ *судну* въ оборотахъ, таковые паруса вообще называются подвижные *гантеры* или *гантеръ-зеили*, и употребляются на Англинскихъ военныхъ осьми весельныхъ *шлюпкахъ* и *баржахъ*. Гуаріи.

Гермофродита. Есть такое судно, которое на случай можетъ быть *шнявою*, а иногда *бригомъ* потому, что у него два *грота*. *Гротъ* съ *гикомъ* когда оно *бригомъ*, а *четвероугольный гротъ* когда *шнявою*, и когда *гротъ-марсель* больше *форъ-марселя*; то тогда *гротъ* съ *гикомъ* привязывается къ *гротъ-мачтѣ* какъ у *брига*, или къ *трейсель-мачтѣ*, какъ на *шнявѣ*. Гермофродиты.

Гукаръ. Грузовое судно съ *двумя-мачтами*, (*гротъ* и *бизанью*) употребляемое Голландцами и Сѣверными народами; *гротъ-мачта* одно деревка на которой поднимаются три четыреугольные паруса, такъ какъ на *кораблѣ*, или только *гротъ* и *марсель*. *Бизань мачта* имѣетъ *стеньгу* и *крюйсель*, а позади сей *мачты* поднимаютъ парусъ подобный корабельному *драйверу*; сіи суда имѣютъ тонкой долгой *бушпритъ*, на которомъ бываетъ Гукаръ.

парусъ *блиндъ*, также поднимаются между *бушпритомъ* и *мачтою* два или три *кливера*.

Доггеръ. *Доггеръ.* Крѣпкое *двухъ-мачтовое судно* употребляемое у Голландцевъ для рыбной ловли въ Нѣмецкомъ морѣ и на *доггеръ-банкѣ*, отъ чего вѣроятно сіи суда и названіе свое получали. У нихъ на *гротъ-мачтѣ* поднимается два четыреугольныя паруса, а на *бизань-мачтѣ гафельный-парусъ* и надъ нимъ *крюйсель*; на *бушпритѣ* имѣютъ парусъ *блиндъ* и два или три *кливера*.

Жонки. *Жонки* большія плоскодонныя Китайскія суда, грузу поднимаютъ отъ 100 до 500 тоновъ; онѣ имѣютъ три *мачты* и короткой *бушпритъ* помѣщаемый на правой сторонѣ. *Мачты* поддерживаются двумя или тремя *вантами*, которыя всѣ при случаѣ переносятся на навѣтренную сторону; на *фокъ* и *гротъ-мачтѣ* поднимается парусъ родъ *люгернаго брифока* здѣланнаго изъ *трости* или *бамбу*; сіи паруса держатся на желѣзныхъ кольцахъ, которыя окружаютъ *мачту* и прикрѣпляются въ нѣсколькихъ мѣстахъ на парусѣ; который держится къ вѣтру двумя веревками привязанными къ *шкаторинѣ* паруса и проведенными отъ оной къ *мачтѣ*; подвѣтренная часть паруса оттягивается веревкою, которая раздѣляется на короткія лапки, коими прикрѣпляется къ каждой складкѣ паруса. На *бизань-мачтѣ* имѣютъ *гафельный парусъ* изъ толстой хлопчатой бумаги, изъ нея же шьется *марсель* поднимаемый на *гротъ-мачтѣ*, также *кливеръ* и *блиндъ* поднимаемые между *мачтою* и *бушпритомъ*.

Кечъ. *Кечъ двухъ-мачтовое* судно: *гротъ-мачта* имѣетъ *стенгу* и носитъ *гротъ-марсель* и *брамсель*, похожіе на корабелные; сверхъ того иногда позади *гротъ-мачты* бываетъ большой *гафельный парусъ* называемый *виндзеиль*. *Бизань-мачта* у иныхъ дѣлается со *стенгою* и носитъ *крюйсель*, а позади *мачты гафельной парусъ* подобный корабельной *бизани*; *бушпритъ* имѣетъ долгой и на немъ поднимаются два или три *стакселя*.

Каракоры. *Каракоры* легкія суда употребляемыя жителями *Борнео* и прилежащихъ островов, также и Голландцами вмѣсто бе-

реговыхъ сторожевыхъ судовъ, въ тѣхъ же широтахъ. Суда сіи высоки на каждомъ концѣ и по большей части ходятъ съ короткими веслами или лопатами, и дабы дѣйствовать ими люди садятся внутри и отъ внѣ судна, внутри на узкихъ помостахъ изъ тростника поддерживаемыми перекладинами положенными по перегъ судна, а отъ внѣ на плотахъ, прикрѣпленныхъ для равновѣсія съ каждой стороны судна, что бы оно неопрокинулось, гдѣ на каждомъ плотѣ помѣщается три и четыре рядя гребцовъ, кромѣ того что внутри посажено полное число; которыми вообще при греблѣ производятъ весьма большую скорость. Они имѣютъ тройные козлы изъ трости вмѣсто *мачты* поддерживаемые *вантами*, и поднимаютъ на оныхъ продолговатой парусъ привязанный вверьху къ *рею* изъ трости и къ такому же *рею* по *шкаторинѣ*, сей парусъ у нихъ имѣетъ *брасъ*, *шкотъ* и родъ *булиня* къ нижнему *рею* привязанный, при уборкѣ же скатывается по нижнему *рею*. На переди и съ зади судна ставятся родъ *флагштоковъ* тоненькія трости, на коихъ поднимаютъ множество изъ тонкой коры лоскутковъ родъ *вымпеловъ*. *Каракоры.*

Кофа. Голландское *грузовое судно* съ *гротъ* и *фокъ-мачтою* и большимъ *шпринтовнымъ-парусомъ* распускаемымъ по зади каждой *мачты*; отъ чего суда сіи ходятъ весьма близко къ вѣтру; но когда вѣтръ съ зади, то они носятъ *топсели* и прямой *брифокъ* на *фокъ-мачтѣ*, а на *бушпритѣ* имѣютъ два или три *кливера*. *Кофа.*

Катъ. Судно употребляемое Сѣверными Европейскими народами о трехъ *мачтахъ* съ *бушпритомъ*; оное *оснащивается* подобно кораблю и имѣетъ *бизань* съ *гафелемъ*. Сіи суда употребляются и въ Англіи для угольнаго торгу. *Катъ.*

Краеръ. Грузовое трехъ мачтовое плоскодонное судно. *Краеръ.*

Летучая проа. Судно употребляемое около *Ладронскихъ островов*ъ родъ узкаго *челнока*, не болѣе 2 футъ шириною и тридцать шесть длиною, подвѣтренная его сторона плоская, а навѣтренная круглая; *мачта* ставится къ стенѣ навѣтреннаго *шкафута*, и къ тому же боку прикрѣпляется рама составленная изъ трости, выдающаяся наружу около *Летучая проа.*

Летучая проа. 11 футъ, на концѣ коей подъ краемъ параллельно къ судну подвѣшенъ продолговатой деревянный брусъ сдѣланной и выдолбленной на подобіе челнока; чрезъ оный производится равновѣсіе, которое недопускаетъ судно опрокинуться; ибо тяжесть рамы, (которую на случай надобности можно увеличить или усилить тѣмъ, что люди выбѣгаютъ на нее) не даетъ судну упасть на подвѣтренную сторону, а плавучее свойство выдолбленнаго бревна на краю рамы сопротивляется стремленію его покачнутся на навѣтренную сторону. Сія постройка столь чрезмѣрно легка, что кажется судно не чувствуетъ ни какого сопротивленія пробѣгая быстро по водѣ. Оснастка ихъ состоитъ изъ двухъ *штаговъ*, которые натягиваются по концамъ судна, и четырехъ *вантъ* вытянутыхъ по четыремъ угламъ рамы; верхній и нижній *рей* дѣлается изъ трости, а парусъ изъ рогожи, фигурою на подобіе паруса *сетти*; нижій конецъ верхняго *рея* вкладывается на переди въ *шкуны*; при поворачиваніи они сохраняютъ весь ходъ, ибо *корма* ихъ тотчасъ дѣлается вмѣсто *носа*; а чтобъ перемѣнить направленіе паруса, то *рей* поднимается и нижній его конецъ берется вдоль *шкафута* и укрѣпляется въ таковой же *шкунѣ* на *кормѣ* сдѣланный, какъ и на носу. Нижній *рей* также передвигается, отдавая *шкотъ* и поднимая нижній *рей* въ верьхъ вдоль мачты; потомъ подтягиваютъ другой *шкотъ*, чрезъ что конецъ нижняго *рея* приводится къ тому мѣсту, гдѣ прежде былъ *нижній-нокъ* верьхняго *рея*, гдѣ оный натягивается до своего мѣста. Сіи суда непомѣрно легки и управляются короткими *веслами* или лопатами на каждомъ концѣ.

Лодка Зондскаго пролива. *Лодка каракалой.* Судно *Зондскаго пролива* оба конца имѣетъ острые, съ накладною фальшивою палубою сдѣланною отъ *кормы* до *носу* съ высокую выпуклостію; онѣ имѣютъ одну *мачту* и парусъ подобный какъ на *каракорѣ* то есть долгой и узкой; сіи суда предохраняются отъ опрокидыванія особенными бревнами родъ *бимсовъ*, кои кладутся поперегъ судна и загибаются въ низъ по концамъ, гдѣ прикрѣпляются къ долгой круглой или плоской штукѣ

дерева, управляются же во время ходу съ каждой стороны короткими веслами или лопатами.

Пардосы. Суда употребляемыя въ Китайскихъ моряхъ, какъ для торгу, такъ и для войны. Онѣ похожи на суда *жонки*; но немного менѣе ихъ; выключая, что паруса привязываются у нихъ одною стороною къ *мачтамъ*. *Пардосы.*

Періагвы. Двойные или одинакіе челноки употребляемые на островахъ южнаго моря; фигуру свою, мачты и паруса имѣютъ подобные какъ на суднѣ *проа*. *Періагвы.*

Полякры. Купеческія суда употребляемыя въ Средиземномъ морѣ, они имѣютъ три однодеревыя *мачты* безъ *марсовъ*, *эзельгофтовъ* и *салинговъ*, а *бушпритъ* изъ одной штуки; мачты удерживаются *вантами* и *штагомъ*, продолженіе же ихъ *бакштагами* и прочимъ; на каждой мачтѣ находится отъ двухъ до трехъ *реевъ*, къ коимъ привязываются прямые паруса, подобно какъ и на фрегатахъ, но размѣреніемъ менѣе оныхъ. *Полякры.*

Полякра сетти. Судно о трехъ мачтахъ обыкновенно употребляемое въ Левантѣ или Средиземномъ морѣ. Сіи суда оснащиваются съ четыреугольными парусами на *гротъ* и *бизань-мачтѣ*, на *фокъ* же *мачтѣ* имѣютъ *латинъ* такой же какъ у *шебеки*; а на иныхъ *латинъ* бываетъ и на *бизань-мачтѣ*. Четыреугольные же паруса имѣютъ только на *гротъ-мачтѣ*, которая всегда оснащивается такъ какъ и на *полякрѣ*. *Полякра-сетти.*

Проа Малгревскихъ острововъ не много разнится отъ *проа* выше сего описанной (см: стр: 282 *летучая-проа*) величиною менѣе оныхъ, и верхній *рей* къ низу имѣютъ загнутый. *Проа Малгревскихъ острововъ.*

Плоты бальсы или *катамораны*; плотъ сдѣланный изъ бревенъ, чрезвычайно легкаго дерева называемаго *бальсъ*; бревна *сшайтовливаются* вмѣстѣ и употребляются для перевозу тяжестей Индѣйцами и Гишпанцами въ южной Америкѣ. Самые большіе плоты имѣютъ 9 бревенъ, въ 70 или 80 *Плоты-бальсы или Катамораны.*

Плоты-бальсы или Катамораны. футъ длиною, шириною же вообще бываютъ отъ 20 до 24 футъ; грузу на себѣ носятъ отъ 20 до 25 тоновъ. На оныхъ помѣщается всегда одно нечетное бревно на срединѣ выдавшейся назадъ и длиннѣе прочихъ, вмѣсто мачты имѣютъ на подобіе *кранъ* постановленные козлы изъ двухъ бревенъ, которыя нижними концами упираются на каждый бокъ *плота*; на оныхъ поднимается большой четыреугольный парусъ, когда же понадобится прибавить парусовъ, то другіе *краны* установливаются въ переди. Сіи *плоты* ходятъ при противномъ вѣтрѣ, и управляются точно такъ какъ и всякое устроенное судно, помощію изобрѣтенія подобнаго, а можетъ быть и источника того, которое произведено въ Англіи и называется *подвижной-киль* (sliding-keel). На сей предметъ они имѣютъ доски около 10 футъ длиною и 15 или 18 дюймовъ шириною, которыя двигаются вертикально въ промежуткахъ между бревенъ плотъ составляющихъ. Нужно только погрузить ихъ больше или меньше, и положить ихъ ближе или дальше къ *носу* или къ *кормѣ плота*, дабы *привесть* къ *вѣтру* или *спуститься подъ вѣтръ*, поворотить *оверъ-штагъ* или чрезъ *фордевиндъ*, *лежать въ дрейфѣ* и дѣлать всякіе потребные повороты. Если одна изъ сихъ досокъ подвинется въ передъ, то *плотъ* пойдетъ *подъ вѣтръ*, а ежели оную подвинуть назадъ, то пойдетъ *къ вѣтру*; число сихъ досокъ бываетъ пять или шесть, употребленіе ихъ столь легко, что будучи въ ходу, дѣйствуютъ только одною доскою изо всѣхъ, поднимая или погружая ее на одинъ или на два фута, такъ, какъ будетъ потребно. Сіе устроеніе сколько удивительно, столько же и вниманія достойно и есть ясное изображеніе правленія каждаго судна, изъ коего со временемъ можетъ быть извлекутся большія пользы.

Прамъ. *Прамъ*, большое плоскодонное военное судно, на которое поставляется осадная, или большая Артиллерія. *Прамы* употребляются для атаки крѣпостей, и для того строятся плоскодонны, чтобъ могли подходить ближе къ берегу. Они носятъ на себѣ отъ 24^{хъ} до 48 фунтоваго калибра пушки, а иногда гаубицы и единороги.

Рыбачьи-барки, небольшія одно-мачтовыя суда употребляемыя для рыбной ловли и проч: у Испанцевъ. Сіи суда носятъ на *мачтѣ* четырехъ-угольный парусъ, и имѣютъ *бушпритъ* и *кливеръ*. Рыбачьи-барки.

Сампаны или *Чампаны*, небольшія плоскодонныя суда употребляемыя Китайцами и Японцами; онѣ имѣютъ одну мачту (отакелаженную подобно какъ на суднѣ *жонкѣ*) съ однимъ парусомъ сдѣланнымъ изъ тростн. Суда сіи поднимаютъ грузу не болѣе 80 *тоновъ* и строятся безъ желѣза и гвоздя; а потому вовсе не способны къ открытому плаванію, ибо никакъ не могутъ переносить большаго волненія и вѣтру. Сампаны.

Сетти, суда употребляемыя въ Средиземномъ морѣ, оснащиваются и ходятъ на подобіе *галеръ* и *шебекъ* съ парусами, называемыми *сетти* вмѣсто *латиней*. Сетти.

Тартаны, небольшія суда, которыя ходятъ вдоль береговъ въ Средиземномъ морѣ; онѣ имѣютъ одну *мачту* и *бушпритъ*; на *мачтѣ* поднимается большой парусъ *латинъ*, подобно какъ на *шебекѣ* и большой *кливеръ* впереди. Когда вѣтръ дуетъ сзади, то поднимается четыреугольный парусъ подобно прямому *брифоку*. Тартаны.

Тюремъ, военное гребное судно; оное ходитъ на парусахъ и на веслахъ, употребляемое Шведами въ *гребномъ флотѣ*; судно сіе имѣетъ въ своемъ составѣ нѣчто занятое отъ *галеры*, *шебеки* и *гребнаго фрегата*; на немъ находится по бордамъ 20 пушекъ двенадцати фунтоваго калибра, да двѣ таковыя же на носу и сверьхъ того на бортахъ по три фалконета. Его длина около 120 футъ, ширина 30 футъ, а въ водѣ въ грузу сидитъ отъ 10 до 11 футовъ; команды имѣетъ до 260 человѣкъ. Во время гребли употребляется 36 веселъ, ходитъ весьма хорошо, и держится на открытомъ морѣ; а потому щитается за весьма полезное и удобное въ гребномъ флотѣ судно; ибо оно своею крѣпостію и силою Артиллеріи нимало неуступитъ средней величины *фрегату*. Тюремъ.

Фелюка небольшое судно употребляемое въ Средизем- Фелюка.

номъ морѣ, отакелаживается и ходитъ какъ *галеры*; но рѣдко уходитъ, или отдаляется изъ виду берега.

Французская-шалупа.

Французская-шалупа, большая палубная грузовая *шлюпа* употребляемая въ Голландіи и Фландріи, имѣетъ одну мачту носящую *гафельной-гротъ*. На передней сторонѣ *мачты* выше *гафеля* выстрѣливается впередъ короткой шестъ, къ которому привязывается долгой узкой парусъ, коего *галсъ* крѣпится къ *штевню*, а *шкотъ* натягивается къ боку близь *вантъ*; на *бушпритѣ* поднимаются два или три *кливера*, а на иныхъ ставится на кормѣ маленькая *мачта*, которая носитъ парусъ *бизань*.

Шебека.

Шебека, небольшое судно о трехъ *мачтахъ* употребляемое въ Средиземномъ морѣ; *фокъ* и *гротъ мачта* дѣлаются короткими съ четыреугольными *топами*, а *бизань-мачта* со *стенгою* подобно какъ у большаго трехъ *мачтоваго* судна; онѣ не имѣютъ *бушприта*, но родъ выставленнаго въ передъ горизонтально *боканца*, который прикрѣпляется къ *шпирону вулингомъ*, и служитъ для проводу къ внѣшнему его концу *булиня*. *Фокъ-мачта* весьма много уклоняется впередъ и не имѣетъ *штаговъ*, а *ванты* натягиваются *мантылями* подобно какъ на *люгерахъ* и крѣпятся къ бокамъ; сіи ванты легко переводятся тогда, когда судно поворачивается. *Гротъ-мачта* ставится почти прямо и вооружается какъ *фокъ-мачта*. Каждая *мачта* носитъ большой парусъ *латинъ*, котораго самая долгая сторона, привязывается къ *рею* поднимаемому по мачтѣ и присоединенному къ оной *раксами* почти на $\frac{1}{5}$ длины его. *Реи* сіи управляются: верхній подвѣтренной *нокъ* (конецъ) *брасомъ*, а навѣтренный (поддерживается ближе къ *мачтѣ*) *еринсъ-талями*; паруса ихъ имѣютъ *шкоты* и *булиня*. *Бизань-мачта* также имѣетъ парусъ *латинъ* подобно какъ и на переднихъ двухъ мачтахъ. Когда вѣтръ благополучный, то онѣ носятъ четыреугольные паруса, а въ крѣпкій вѣтръ малые *латины*.

Примѣчаніе: Суда имѣющія паруса *латины* ходятъ хорошо и держатся на одинъ румбъ ближе къ вѣтру, противу тѣхъ судовъ, которые имѣютъ

четыреугольные паруса. Шебеки во Франціи стали оснащиваться подобно *полякрам*, но съ сею оснасткою не могутъ ходить такъ хорошо, какъ съ своею настоящею.

Шкуна, небольшое судно съ двумя *мачтами* и *бушпритомъ*, имѣетъ мачты уклоненныя на задъ, но *бушпритъ* лежитъ почти горизонтально; на *бушпритѣ* поднимаются два или три *стакселя*, на *фокъ-мачтѣ* четыреугольный *фокъ* и позади оной парусъ съ *гафелемъ* (а иногда и съ *гикомъ*); позади *гротъ-мачты* распускается парусъ съ *гафелемъ* и *гикомъ*; *грота-штагъ* проходитъ въ *блокъ* у *топа фокъ-мачты* и натягивается на *декѣ талями*; симъ способомъ парусъ позади *фокъ-мачты* не имѣетъ помѣхи въ поворотѣ судна потому, что *гафельный-нокъ* проходитъ подъ *грота-штагъ*. Отъ обѣихъ *мачтъ* по зади ихъ *топовъ* сквозь желѣзные *бугеля* выстрѣливаются *стенги*, на которыхъ поднимаются паруса *топселю* и *марселямъ* подобные. Шкунные паруса дѣйствуютъ весьма близко къ вѣтру, и требуютъ мало людей для управленія ими; ихъ *такелажъ* и все *вооруженіе* подобно тому, какъ и на суднѣ *кечѣ*. *Шкуна.*

Шнява, двухъ мачтовое судно весьма способное для мореплаванія; *паруса* и *такелажъ* на *гротъ* и *фокъ-мачтѣ* подобны тѣмъ, какъ дѣлаются у *бриковъ* на тѣхъ же мачтахъ; кромѣ сихъ онѣ имѣютъ позади *гротъ мачты трайсель-мачту* (подобную какъ бываетъ на корабляхъ у *бизань-мачты*, см: стр. 52 *прим:* и чертежъ X фиг. 3) которая носитъ парусъ, *трайсель* подобный *гроту* на *брикахъ*, или *контра-бизани* на корабляхъ. Суда сіи довольно хорошо ходятъ и держатся въ открытомъ морѣ. *Шнява.*

Японскія барки, суда похожія на *жонки* длиною въ 80 или 90 футъ, объ одной палубѣ и имѣютъ только одну мачту; которая носитъ четыреугольный парусъ, и впереди одинъ или два *кливера* сдѣланные изъ хлопчатой бумаги. *Японскія-барки.*

Кромѣ всѣхъ вышепоказанныхъ судовъ есть множество другихъ употребляемыхъ для небольшаго плаванія, какъ то: въ *проливахъ*, *озерахъ*, *рѣкахъ*, и проч. какъ напримѣръ: въ

Россіи торговыя и грузовыя суда плавающія по рѣкамъ и озерамъ едвали изчислишь можно по разнообразности ихъ и наименованію; а изъ сего заключить должно, что каждое судоходное мѣсто открытое къ плаванію имѣетъ свойственныя промыслу народа, и сообразные намѣренію плаванія, многоразличныя суда.

КОНЕЦЪ.

Объясненіе планамъ.

П л а н ъ А.

Планъ нагруженнаго 80 пушечнаго корабля въ разрѣзъ подлинѣ его; объясненъ на страницѣ 18. См: названіе скрѣпленіямъ и всѣмъ видимымъ частямъ корабля. Планъ А.

П л а н ъ В.

Фрегатъ вооруженный смоленымъ такелажемъ.

Показаніе *мачтъ* и одного стоячаго при нихъ *такелажа*. Планъ В.

См: стран:		знакъ.	Стран:		знакъ.
52.	Гротъ-мачта	III	116.	Грота-шпагъ	26.
	Фокъ-мачта	II		Гротъ-лось-шпагъ	27.
	Бизань мачта	IV	175.	Ундеръ-фокъ	57.
51.	Бушпритъ	I	117.	Бизань-шпагъ	21'.
115.	Вантъ-путины	23	124.	Швицъ-сарвинь	35.
114.	Юфера	22.	127.	Путинсъ ванты	36.
115.	Талрепъ	24.		Вантъ-путинсы	37.
112.	Фокъ ванты	24'.	55.	Форъ-марсъ	VIII.
	Гротъ ванты	20.		Гротъ-марсъ	VII.
	Бизань ванты	24''.	56.	Крюйсъ-марсъ	IX.
115.	Выблинки	25.	128.	Ганапуть подъ марсомъ	30'
111.	Форъ сей шали-шкентель	18'	127.	Марсовые юфера	22'.
	Форъ мантыль-шали шкен-			Талрепы	24'.
	тель	19'.	57.	Эзельгофтъ фоковой	XI.
	Гротъ сей шали шкентель	18.		Эзельгофтъ гротовой	X.
	Гротъ мантыль-шали-шкен-			Бизань Эзельгофтъ	XII.
	тель	19.		Эзельгофтъ на бушпритѣ	XIII
118.	Краги фока и форъ-лось шпага	29'	60.	Утлегерь	XVII.
116.	Фока шпагъ	26'.	57.	Форъ-стенга	XV.
	Форъ-лось-шпагъ	27'.		Гротъ-стенга	XIV.
121.	Ватеръ шпаги	32.	58.	Крюйсъ-стенга	XVI.
120.	Ватеръ Вулинги	30.	63.	Форъ-салингъ	XXII.
122.	Ватеръ бакшпаги	33.		Гротъ-салингъ	XXI.
123.	Лопъ шпаги	34.		Крюйсъ-салингъ	XXIII
118.	Краги грота, и гротъ лось		130.	Форъ-стенгъ-ванты	39'
	шпага	29.		Гротъ-стенгъ-ванты	39.
	Юферъ-шпагъ	28.		Крюсъ-стенгъ-ванты	39.''

Планъ В.

Стран:		знакъ.	Стран:		знакъ
130.	Люфъ-бакштагъ -	- 40.	139.	Крюйсъ-брамъ-фордуны	- 50″.
	Переносный-бакштогъ	- 40.′		Форъ-брамъ-штагъ -	- 51′.
132.	Форъ стенгъ-фордуны	- 41′.		Гротъ-брамъ-штагъ	- 51.
	Гротъ стенгъ-фордуны	- 41.		Крюйсъ-брамъ-штагъ	- 51″.
	Крюйсъ-стенгъ-фордуны	- 41.″	67.	Бомъ-брамъ-эзельгофтъ	XXXIV.
	Форъ стенгъ-штагъ	- 42′.	68.	Форъ-бомъ-брамъ-стенга	XXXV″
	Форъ лось-стенгъ-штагъ	- 43′.		Гротъ-бомъ-брамъ-стенга	XXXV
	Гротъ стенгъ-штагъ	- 42.		Крюйсъ-бомъ-брамъ-стенга -	XXXXXVXV.
	Гротъ лось-стенгъ-штагъ	43.			
	Крюйсъ стенгъ-штагъ	- 42″.	141.	Форъ-бомъ-брамъ-ванты -	55.
134.	Утлегеръ-фалъ -	- 44.		Гротъ-бомъ-брамъ-ванты -	55.
	Утлегеръ-перты -	- 45.		Крюйсъ-бомъ-брамъ-ванты	55.
135.	Утлегеръ бакштаги	- 46.		Форъ-бомъ-брамъ-фордунъ	′56.
61.	Марпенъ-гикъ --	XIX.		Гротъ-бомъ-брамъ-фордунъ	56.
135.	Марпенъ-штагъ -	- 47.		Крюйсъ-бомъ-брамъ-фордунъ	56.
60.	Бомъ-утлегеръ -	XVIII.		Форъ-бомъ-брамъ-штагъ -	′57.
136.	Бомъ-утлегеръ-бакштаги	′46.		Гротъ-бомъ-брамъ-штагъ -	57.
	Бомъ-марпенъ-штагъ	- 47.		Крюйсъ-бомъ-брамъ-штагъ	57.
65.	Форъ-брамъ-эзельгофтъ	XXVII.	68.	Форъ-брамъ-флагштокъ	XXXVII.
	Гротъ-брамъ эзельгофтъ	XXVII′		Гротъ-брамъ-флагштокъ	XXXVI
	Крюйсъ брамъ-эзельгофтъ	XXVII	69.	Крюйсъ-брамъ-флагштокъ - -	XXXVIII.
66.	Форъ-брамъ-стенга -	XXIX.			
	Гротъ-брамъ-стенга	XXVIII.	142.	Трюмъ штаги - -	58.
	Крюйсъ-брамъ-стенга -	XXX.	69.	Клотны - - -	1.
67.	Форъ-брамъ-салингъ	XXXII.		Сигнальные фалы - -	7.
	Гротъ-брамъ-салингъ	XXXI.		Кормовой флагштокъ -	2.
	Крюйсъ-брамъ-салингъ	XXXIII.		Флагъ - - - -	4.
137.	Форъ-брамъ-ванты -	- ′48.		Гюйсъ-штокъ - -	3.
	Гротъ-брамъ-ванты	- 48.		Гюйсъ - - - -	5.
	Крюйсъ-брамъ-ванты	- 48″.		Вымпель - - -	6.
139.	Брамъ-бакштаги -	- 49.		Кормовой фонарь - -	8.
	Форъ-брамъ-фордуны	- ′50.		На марсѣ фонарь - -	9.
	Гротъ-брамъ-фордуны	- 50.			

Планъ С.

Фрегатъ вооруженный бѣгучимъ такелажемъ.

Показаніе *реевъ* и всего бѣгучаго *такелажа.*

Планъ С.

Стран:		знакъ.	Стран:		знакъ.
80.	Фока-рей - - -	5.	81.	Бегенъ-рей - - -	9.
77.	Грота-рей - - - -	1.	143.	Гордель-блоки - -	2.

Стран:		знакъ.
144.	Гордель	b.
129.	Стенгъ-вынтрепъ	38.
145.	Боргъ или Борголь	c.
147.	Бей-футы	d.
149.	Перты	e.
	Ундеръ-перты	f.
150.	Форъ-нокъ-талей шкентель	g′
	Гротъ-нокъ-талей-шкентель	g.
	Форъ-нокъ-тали	g.
	Гротъ-нокъ-тали	g.
151.	Брасъ-блоки	h.
152.	Фока-брасъ	k′.
	Грота-брасъ	k.
	Бегенъ-брасъ	k″.
154.	Топенантъ-блокъ	l.
155.	Марса-шкотъ-блокъ	n.
154.	Фока-топенантъ	m′.
	Грота-топенантъ	m.
	Бегенъ-топенантъ	m″.
80.	Форъ-марса-рей	6.
78.	Гротъ-марса-рей	2.
81.	Крюсель-рей	10.
	На марса-реяхъ:	
157.	Перты	e.
	Ундеръ-перты	f.
	брасъ-блоки	o.
	Форъ-марса-топенантъ	p′.
	Гротъ-марса-топенантъ	p.
	Крюсъ-марса-топенантъ	p″.
240.	Форъ-марса-рифъ-тали-шкентель	c″.
237.	Гротъ-марса-рифъ-тали-шкентель	x′.
243.	Крюсъ-марса-рифъ-тали шкентель	h″.
158.	Марса-рей-бей-футы	q.
160.	Форъ-марса-брасъ	r′.
	Гротъ-марса-брасъ	r.
	Крюйсель-брасъ	r″.
239.	Форъ-марса-фалъ	â.
235.	Гротъ-марса-фалъ	û.
241.	Крюйсель-фалъ	″f.

Стран:		знакъ.	
162.	Форъ-брамъ-шкотъ-блоки	s′.	*Планъ C.*
	Гротъ-брамъ-шкотъ-блоки	s.	
	Крюйсъ-брамъ-шкотъ-блоки	s″.	
163.	Блинда-рей	13.	
	Блинда-трисъ	r″.	
	Блинда-топенантъ	ô.	
135.	Утлегерь-бакштаги	46′.	
	Бомъ-утлегерь бакштаги	46.	
80.	Форъ-брамъ-рей.	7.	
79.	Гротъ-брамъ-рей	3.	
81.	Крюсъ-брамъ-рей	11.	
	на брамъ-реяхъ.		
166.	Перты	e.	
165.	Бейфуты	u.	
	Бомъ-брамъ-шкотъ-блоки	c″.	
166.	Форъ-брамъ-топенантъ	w′.	
	Гротъ-брамъ-топенантъ	w.	
	Крюйсъ-брамъ-топенантъ	w″.	
166.	Форъ-брамъ-брасъ	v′.	
	Гротъ-брамъ-брасъ	v.	
	Крюйсъ-брамъ-брасъ	v″.	
252.	Форъ-брамъ-фалъ	t″.	
250.	Гротъ-брамъ-фалъ	t.	
253.	Крюйсъ брамъ-фалъ	t‴.	
80.	Форъ-бомъ-брамъ-рей	8.	
79.	Гротъ-бомъ-брамъ-рей	4.	
82.	Крюйсъ-бомъ-брамъ-рей	12.	
168.	Форъ-бомъ-брамъ-топенантъ	ï.	
	Гротъ-бомъ-брамъ-топенантъ	i.	
	Крюйсъ-бомъ-брамъ-топенантъ	î	
	Форъ-бомъ-брасъ	u″.	
	Гротъ-бомъ-брасъ	r′.	
	Крюйсъ-бомъ-брасъ	u′.	
255.	Форъ-бомъ-брамъ-фалъ	g″.	
	Гротъ-бомъ-брамъ-фалъ	g″.	
	Крюйсъ-бомъ-брамъ-фалъ	g‴.	
82.	Гикъ	14.	
170.	Гикъ-перты	x.	
	Гикъ-топенантъ шперты	y.	
171.	Гикъ-топенантъ	à.	
	Гикъ-тали	z`.	

План С.

Стран:		знакъ.	спр:		знакъ:
170.	Гикъ-бакштаги - - -	z.	257.	Бомъ-кливеръ-лееръ -	y″.
84.	Гафель - - -	15.	245.	Мидель-стаксель-лееръ -	p″.
172.	Гафель-раксы - -	b′.	256.	Гротъ-брамъ-стаксель-лееръ	x″.
173.	Гафель-гордель - -	c′.	257.	Гротъ-бомъ-брамъ-стаксель-лееръ - - -	z″.
	Дирикъ-фалъ - - -	d′.			
174.	Еринсъ-тали - -	é.	232.	Апсель-лееръ - -	ê.
175.	Ватеръ-тали - -	w″.	254.	Крюйсъ-брамъ-стаксель-лееръ	n″
248.	Кливеръ-лееръ - -	R″.			

План D.

Фрегатъ подъ одними косыми парусами именуемыми стаксели.

Названіе парусовъ и снастей при нихъ находящихся.

План D.

Стран:		знакъ.	спр:		знакъ:
234.	Форъ-стаксель - - -	G.	244.	Гротъ-стенги-стаксель-шкоты - - -	11′.
	Форъ-стаксель-фалъ- -	6″		Гротъ-стенги-стаксель-гитовы - - -	12.
	Форъ-стаксель-шкотъ -	7″		Крюйсъ-стенги-стаксель -	N.
233.	Гротъ-стаксель - -	F.		Крюйсъ-стенги-стаксель-фалъ - - - -	8′.
	Гротъ-стаксель-фалъ -	4″.		Крюйсъ-стенги-стаксель-шкоты - - -	9′.
	Гротъ-стаксель-шкотъ -	5″.	247.	Кливеръ - - -	R.
231.	Апсель - - - -	E.		Кливеръ-фалъ - -	17′.
	Апсель-лееръ - - -	3″.		Кливеръ-лееръ - -	17″.
	Апсель-фалъ - - -	4′.		Кливеръ-шкоты - -	18′.
	Апсель-шкотъ - -	t′.	245.	Мидель-стаксель - -	P.
	Апсель-гитовъ - -	5′.		Мидель-стаксель-фалъ -	13′.
229.	Бизань (*взятая на гитовы*)	C.		Мидель-стаксель-лееръ -	13″.
	Бизань-шкотъ - -	r′.		Мидель-стаксель-шкоты -	14′.
230.	Контра-бизань - -	D.	254.	Крюйсъ-брамъ-стаксель -	W.
	Контра-бизань-шкотъ -	i.		Крюйсъ-брамъ-стаксель-фалъ - - - -	19′.
	Контра-бизань-гитовы -	3′.		Крюйсъ-брамъ-стаксель-лееръ- - - -	19″.
247.	Форъ-стенги-стаксель -	Q.			
	Форъ-стенги-стаксель-фалъ	15′			
	Форъ-стенги-стаксель-шкоты - - -	16′.			
244.	Гротъ-стенги-стаксель -	O.			
	Гротъ-стенги-стаксель-фалъ - - - -	19″. 10′.			

Планъ D.

спр:		знакъ:
254.	Крюйсъ - брамъ - стаксель - шкошы	20′.
257.	Бомъ-кливеръ	Y.
	Бомъ-кливеръ-фалъ	23′.
	Бомъ-кливеръ-лееръ	23″.
	Бомъ-кливеръ-шкошы	24′.
256.	Грошъ-брамъ-сшаксель	X.
	Грошъ-брамъ-сшаксель-фалъ	21′.
	Грошъ - брамъ - сшаксель - лееръ	22″.
	Грошъ - брамъ - сшаксель - шкошы	23′.
257.	Грошъ-бомъ-брамъ-сшасель	Z″.
	Грошъ - бомъ - брамъ-сшак-сель-фалъ	40′.
	Грошъ - бомъ - брамъ-сшак-сель-лееръ	40″.
257.	Грошъ - бомъ - брамъ-сшак-сель-шкошы	37′.
262.	Галфъ-шопсель	E′.
	Галфъ-шопсель-галсъ	25′.
	Галфъ-шопсель-шкошъ	26′.
	Галфъ-шопсель-фалъ	27′.
263.	Рингшейль-зеиль	F.
	Рингшейль-зеиль-фалъ	28′.
	Рингшейль-зеиль-шкошъ	29′.
	Рингшейль-зеиль-галсъ	30′.
264.	Вашеръ-зеиль	G′.
	Вашеръ-зеиль-фалъ	31′.
	Вашеръ-зеиль-шкошъ	32′.
	Фалъ ошъ флагу	34′.
	Бакшшовъ	33′.
	Гребное судно на бакшшовѣ	36′.
	Флагъ (4) гюйсъ (5) вымпелъ (6) флюгера (6′).	

Планъ E.

Корабль идущій въ полъ вѣтра подъ прямыми парусами и стакселями.

Названіе парусовъ и снастей при нихъ находящихся.

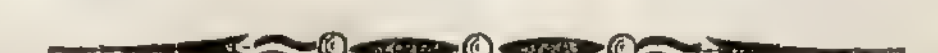
Планъ E.

спр:		знакъ:
222.	Грошъ	A.
	Грошa галсъ	f′.
223.	Грошa-шкошъ	g′.
225.	Грошa-булинь	h′.
226.	Грошa-гишовы	k′.
——	Грошa-гордени	l′.
227.	Фокъ	B.
——	Фока-галсъ	m′.
——	Фока-шкошъ	n′.
123.	Боканецъ	a°.
228.	Фока-булинь	o′.
229.	Фока-гишовы	p′.
229.	Фока-гордени	q′.
230.	Коншра-бизань	D.
——	Коншра-бизань-шкошъ	r.
231.	Коншра-бизань-гишовы	r′.
——	Апсель	E.
233.	Апсель-шкошъ	t′.
232.	Апсель-лееръ	ê.
——	Апсель-фалъ	t.
233.	Апсель-гишовы	2′.
235.	Грошъ-марсель	K.
——	Грошъ-марса-шкошы	û.
——	Грошъ-марса-фалъ	û.

Планъ Е.

стр:		знакъ:
236.	Гротъ-марса-булинь	v'.
237.	Гротъ-марса-рифъ-шали	x'.
238.	Гротъ-марса гитовы	y'.
——	Гротъ-марса-гордени	z'.
239.	Форъ-марсель	L.
——	Форъ-марса-фалъ	â.
——	Форъ-марса-шкоты	a''.
240.	Магерманъ	b''.
——	Форъ-марса-рифъ-шали	c''.
241.	Форъ-марса-гитовы	d''.
——	Форъ-марса-гордени	e''.
	Крюйсель	M.
	Крюсель-фалъ	r''.
	Крюсель-шкоты	f''.
243.	Крюсель-булинь	g''.
	Крюсъ-марса-рифъ-шали	h''.
	Крюсель-гитовы	k''.
244.	Крюсель-гордени	l''.
	Крюсъ-стенги-стаксель	N.
	Крюсъ-стенги-стак: шкоты	7'.
	Крюсъ-стен: стак: фалъ	8'.
	Гротъ-стенги-стаксель	O.
	Гротъ-стен: стак: фалъ	9'.
	Гротъ-стен: стак: шкотъ	10'.
	Гротъ-стен: стак: гитовъ	11'.
245.	Мидель-стаксель	P.
	Мидель-стак: шкотъ	12'.
	Мидель-стак: фалъ	13'.
	Мидель-стак: гитовъ	4'.
	Мидель-стак. лееръ	5'.
247.	Форъ-стенги-стаксель	Q.
	Форъ-стен: стак: шкоты	14'.
	Кливеръ	R.
	Кливеръ-шкоты	15'.
	Кливеръ-лееръ	15''.
	Кливеръ-фалъ	16'.
250.	Гротъ-брамсель	S.
	Гротъ-брамъ-фалъ	16'.
251.	Гротъ-брамъ-шкоты	m''.

стр:		знакъ:
251.	Гротъ-брамъ-гитовы	n''.
	Гротъ-брамъ-булинь	o''.
252.	Форъ-брамсель	T.
	Форъ-брамъ-фалъ	17'.
	Форъ-брамъ-шкотъ	p''.
	Форъ-брамъ-гитовы	q''.
	Форъ-брамъ-булинь	r''.
253.	Крюсъ-брамсель	U.
	Крюсъ-брамъ-фалъ	18'.
	Крюсъ-брамъ-шкоты	s''.
	Крюсъ-брамъ-гитовы	t''.
254.	Крюсъ-брамъ-булинь	u''.
	Крюсъ-брамъ-стаксель	W.
	Крюсъ-брамъ-стак: шкотъ	19'.
	Крюсъ-брам: стак: фалъ	20'.
255.	Гротъ-бомъ-брамсель	Z.
	Форъ-бомъ-брамсель	Z'.
	Крюсъ-бомъ-брамсель	Z''.
	Бомъ-брамъ-фалы	27'.
	Бомъ-брамъ-шкоты	n''.
	Бомъ-брамъ-гитовы	p''.
256.	Гротъ-брамъ-стаксель	X.
	Гротъ-брамъ-стак. фалъ	21'.
	Гротъ-брамъ-стак. шкотъ	22'.
257.	Гротъ-бомъ-брамстаксель	X'.
	Гротъ-бомъ-брам: стак. фалъ	23'.
	Гротъ - бомъ - брамъ стаксель-шкотъ	24'.
	Бомъ-кливеръ	Y.
	Бомъ-кливеръ-фалъ	25'.
	Бомъ-кливеръ-шкотъ	26'.
255.	Трюмъ-зеили	A''.
	Трюмъ-зеиль-фалъ	27'.
259.	Форъ-ундеръ-лисель-галсъ	28'.
260.	Форъ-бомъ-лисель-фалъ	29'.
	Форъ-брамъ-лисель-фалъ	30'.
	Гротъ-бомъ-лисель-галсъ	31'.
261.	Гротъ-бомъ-лисель-фалъ	32'.
	Гротъ-брамъ-лисель-фалъ	33'.



План F.

Фрегатъ идущій полнымъ вѣтромъ, у котораго убираютъ верхніе паруса и лисели.

Названіе видимыхъ парусовъ и снастей при нихъ находящихся.

Планъ F.

стр:		знакъ.
259.	Ундеръ-лисель	B'.
	(*спущаемый въ низъ*)	
	Ундеръ-лисель-фалъ	1.
	Ундеръ-лисель-галсъ	2.
	Ундеръ-лисель-шкотъ	3.
227.	Фокъ	B.
	Фока-галсъ	m
222.	Гротъ	A.
	(*взятый на гитовы*)	
231.	Апсель	E.
230.	Контра-бизань	D.
263.	Рингтейль-зеиль	F'.
264.	Ватеръ-зеиль	G'.
260.	Форъ-бомъ-лисель	C'.
	Форъ-бомъ-лисель-фалъ	4.
	Форъ-бомъ-лисель-шкотъ	5.
239.	Форъ-марсель	L.
260.	Гротъ-бомъ-лисель	C''.
	(*спускаемый въ низъ*)	
	Гротъ-бомъ-лисель-фалъ	6.
	Гротъ-бомъ-лисель-шкотъ	7.
	Гротъ-марсель	K.
241.	Крюйсель	M.
261.	Форъ-брамъ-лисель	D'.
	Форъ-брамъ-лисель-фалъ	8.
	Форъ-брамъ-лисель-шкотъ	9.
252.	Форъ-брамсель	T.
261.	Гротъ-брамъ-лисель	D''.
	(*спускаемый въ низъ*)	
	Гротъ-брамъ-лисель-фалъ	10.
	Гротъ-брамъ-лисель-шкотъ	11.

стр:		знакъ:
250.	Гротъ-брамсель	S.
253.	Крюйсъ-брамсель	U.
255.	Форъ-бомъ-брамсель	Z'.
	Гротъ-бомъ-брамсель	Z.
	Форъ-трюмъ-зеиль	A''.
	Гротъ-трюмъ-зеиль	A'.
	Корветъ идущій контра галсомъ фрегату.	
	имѣетъ паруса.	
	Фокъ	B.
	Гротъ	A.
	Контра-бизань	D.
	Форъ-стенги-стаксель	Q.
	Кливеръ	R.
	Бомъ-кливеръ	Y.
	Форъ-марсель	L.
	Гротъ-марсель	K.
	Крюйсель	M.
	Форъ-брамсель	T.
	Гротъ-брамсель	S.
	Крюйсъ-брамсель	U.
	Форъ-бомъ-брамсель	Z'.
	Гротъ-бомъ-брамсель	Z.
	Крюйсъ-бомъ-брамсель	Z''.
	Форъ-трюмъ-зеиль	A''.
	Гротъ-трюмъ-зеиль	A'.
	Крюйсъ-трюмъ-зеиль	A'.
	Галфъ-топсель	E'.
	Мидель-стаксель	P.
	Гротъ-брамъ-стаксель	X.
	Гротъ-бомъ-брамъ-стаксель	Z''.

Краткій Словарь
Морскимъ Терминамъ.

Изъясненіе нѣкоторыхъ морскихъ словъ.

А.

Абордажъ, сцѣпка двухъ сражающихся кораблей или морскихъ судовъ между собою.

Авангардъ, передняя часть флота состоящая изъ цѣлой дивизіи, экскадры, или нѣсколькихъ кораблей.

Авралъ, слово значущее въ самыхъ опасныхъ случаяхъ или при бѣдствіи; оное необычайнымъ голосомъ выражается для того, что бы вся команда въ моментъ въ какомъ бы то положеніи ни была, выбѣжала на верьхъ.

Адмиралтейская Коллегія, верховное морское правительство, гдѣ всѣ дѣла до учрежденія и распорядковъ флотовъ отправляются.

Адмиралтейскій Департаментъ, мѣсто учрежденное для ученой части морскаго вѣдомства.

Адмиралъ, симъ имянемъ означается чиноначальствующій во флотѣ офицеръ, съ раздѣленіемъ онаго на разные степени или чины, какъ то: Генералъ-Адмиралъ, Адмиралъ, Вице-Адмиралъ и Контръ-Адмиралъ. Чины сіи въ сравненіи на сухомъ пути съ чинами Фельдмаршала, Генералъ-Аншефа, Генералъ-Лейтенанта и Генералъ-Маіора.

Ало, первое слово при встрѣчѣ употребляемое въ переговорахъ, съ какимъ либо судномъ, и какъ бы сказать *послушай*.

Апанеръ, или *Опанеръ* при поднятіи якоря изъ воды, когда придетъ корабль въ такое положеніе, что канатъ перпендикуляренъ къ кораблю или вовсе вертикаленъ, то говорится *канатъ опанеръ*.

Анкеръ-штокъ, якорный штокъ см: стр: 181.

Апсель, или *апъ-зеиль*, смот: стр: 231.

Апсель-лееръ см: стр: 23.

Арестовать судно, значитъ невыпустить его изъ порта или изъ гавани, или содержать подъ надзоромъ при *флотѣ*.

Аріергардъ, задняя часть флота, то есть въ цѣломъ флотѣ задняя дивизія, а въ дивизіи задняя эскадра.

Артиллерія морская, огнестрѣльныя орудія, коими вооружаются флоты, какъ то: пушки, единороги, коронады, мартиры и проч:

Ахтеръ-люкъ, см: стр: 8 и планъ А, 8.

Ахтеръ-тоу, веревка у корабельнаго борда, за которую держатся гребные суда у борда.

Ахтеръ-штевень, прямо стоящій на килѣ брусъ и собою составляющій заднюю оконечность въ подводной части корабля; къ оному присоединяется руль, который навѣшивается на крючьяхъ прикрѣпленныхъ къ *Ахтеръ-штевню*. см: планъ А. С.

Б.

Баканъ, бочка поставленная для означенія какой либо на морѣ опасности; что большею частію употребляется на отмѣляхъ при проходѣ въ форватеры.

Бак-штаги, см: стр: 130 и 139.

Бакштагъ, самый лучшій попутный вѣтръ; предпочитается всѣмъ вѣтрамъ, для путеплаванія корабля относящимся, ибо всѣ корабельные паруса при семъ вѣтрѣ могутъ быть наполнены, и

потому корабль гораздо скорѣе можетъ идти.

Бакштовъ, толстая веревка выпущенная изъ порта констапельской за корму корабля; за оную крѣпятся позади корабля стоящія гребныя суда, что и говорится на примѣръ: *катеръ на бакштовѣ*, значитъ что катеръ привязанъ къ выпущенной вышесказанной веревкѣ.

Бакъ, см: стр: 36 и планъ А. а‴.

Баластъ, грузъ корабля или судна; оный бываетъ чугунной, брущатой предпочтительнѣе прочихъ; другой же баластъ каменной, песчаной, когда оный состоитъ изъ камня или песку. см: стр: 5 и 6.

Балка, брусъ перекладина.

Банка, мѣль, мелководіе на морѣ. *Банка каменная* значитъ мелководіе наполненное каменьями. *Банка подводная*, мѣль покрытая водою.

Банка гребецкая, лавка на гребномъ суднѣ, гдѣ гребцы сидятъ во время гребли.

Баръ, мелководіе, чрезъ которое въ полную воду переходить можно. *Бары* обыкновенно бываютъ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ морская вода приливами и отливами возвышаема и понижаема бываетъ; а особливо при паденіи въ море большихъ рѣкъ.

Баркасъ, большое гребное судно на кораблѣ, употребляемое для перевоза большихъ тяжестей.

Бегенъ-рей, см: стр: 81.

Бейдевиндъ, самой ближній къ вѣтру путь, т. е. курсъ корабля ближайшій къ чертѣ, по которой дуетъ вѣтръ. Таковыхъ путей два, именно: когда корабль идетъ къ вѣтру правымъ бокомъ, то называется *бейдевиндъ праваго галса*, или *штирбордъ*; а когда лѣвымъ, то *бейдевиндъ лѣваго галса или бакбордъ*.

Бейфуты, см: стр: 147.

Бензели, см: общ. понят. 9.

Бизань, см: стр: 229.

Бизань-мачта, см: стр. 52.

Бимсъ, брусъ, перекладина поперегъ корабля утвержденная.

Бисы, на бушпритѣ чаксы см: стр: 51. с.

Битенгъ, см: стр: 14 и пл. А, s.

Битенгъ-балка, перекладъ или поперечной на битенгѣ брусъ

Битенгъ боутъ, болтъ закладываемый при битингахъ.

Битсы, кнехты для снастей см: пл: А. К'.

Блиндъ, см: стр: 234. н.

Блинда-рей, см: стр: 163.

Блинда-трисъ, см: стр: 163.

Блиндаслиперсъ, или блинда-репъ, веревка, на коей виситъ блинда-рей.

Блокъ, см: общ. пон. стр: IX.

Блоки, или брусья, на коихъ корабль стоитъ будучи неспущенъ на воду; онъ всею своею тяжестію лежитъ на оныхъ брусьяхъ помѣщенныхъ подъ разными точками его киля.

Боканцы, выстрѣлы съ боковъ корабля, на коихъ висятъ гребныя суда и проч: см: стр: 227.

Бомъ-брамсели, см: стр: 255.

Бомъ-брамсельный вѣтръ, самый тихій вѣтръ, въ который корабль можетъ нести всѣ свои паруса.

Бомъ-утлегерь, см: стр: 60.

Бомъ-брамстенги, см: стр. 68.

Бомъ-брамъ-рей, см: ст: 79.

Бомъ-лисели, см: стр: 260.

Бомы, боны, плоты или плавающія бревна, скрѣпленныя между собою цѣпями или веревками.

Бомъ-кливеръ, см: стр: 257.

Боргъ, борголь, или боргофтоу, см: стр. 145.

Бордъ, бокъ, край, сторона корабля.

Боуты, см: общія поня. стр: X.

Брамъ-стенги, см: стр: 66.

Брамъ-реи, см: стр: 79.

Брамъ ванты, см: стр: 137.

Брамъ-фордуны, см: стр: 139.

Брамъ-штагъ, см: стр: 139.

Брамъ-горденъ, см: стр: 140.

Брамъ-шкотъ-блоки, смот: стр: 162.

Брамъ-бакштаги, см: стр: 139. примѣч.

Брамсели, или брамъ-зеили, см: стр: 250.

Брасельный вѣтръ, сей вѣтръ по тому такъ именуется, что можно нести брамсели т: е: верхніе паруса и всѣ прочіе.

Брамъ салингъ, см: стр: 67.

Брамъ-фалы, см: стр: 250.

Брамсельдукъ, см: стр: 217.

Брамъ лисели, см: стр: 261.

Бранвахта, дозорное (караульное) судно при портѣ, коего должность осматривать суда въ портъ входящія. Въ каждомъ портѣ оныхъ бываетъ двѣ, одна Бранвахта военная стоящая подъ флагомъ предъ входомъ въ портъ; а другая внутренная, которая стоитъ въ гавани при входѣ въ оную.

Брандеръ, судно начиненное зажигательными веществами, употребляемое для зажиганія непріятельскихъ кораблей или цѣлаго флота.

Брасы, см: стр: 152.

Брасопить, *обросопить* см: ст: 152

Брашпиль, лежачій шпиль, вращающійся на своей оси валъ; оный употребляется на небольшихъ судахъ для подниманія изъ воды якоря.

Брейде-вымпелъ, широкій разрѣзной вымпелъ.

Брезентъ, кожа, или крашеная или смоленая парусина служащая гдѣ либо покрышкою.

Брикъ, или бригъ, каперъ-бригъ двухъ мачтовое военное судно; оные бываютъ отъ 18 до 28 пушекъ.

Бротъ-камера, см: стр: 30 и планъ А, XIII.

Брызгалы и *брызгасы*, мастеровые, которые заколачиваютъ въ корабль *боуты*.

Брюки, см: стр: 11.

Брюкинсъ, обивка парусиною на палубѣ около мачтъ, помпъ, также около руля и въ прочихъ мѣстахъ для соблюденія, что бы мокрота не проходила.

Бугель, см: общія пон: 12.

Бушпритъ, см: стр: 51.

Бухта, заливъ, губа моря, берегъ вдавшійся излучиною въ землю. Симъ же именемъ называется на длинной веревкѣ согнувшееся изъ оной кольцо. см: общ: пон: стр: X.

Буксировать, тянуть, тащить, посредствомъ гребныхъ судовъ, бичевою, т. е. веревкой, которая и называется буксиръ.

Буй, поплавокъ, боченокъ или отрубокъ дерева, навязывающійся надъ якоремъ или надъ верпомъ, для знаку, гдѣ оный положенъ въ воду.

Буй-репъ, см: стр: 188.

Бурунъ, неправильное волненіе, прибой къ берегу, толчея и тому подобное.

Буря. смотри *штормъ*.

Булинь, см: стр: 225.

Булинь-спрюйты, или шпрюйты, см: стр: 224 *примѣч:*

Бугтъ-анкеръ, третій якорь на кораблѣ см: стр: 182.

Бухта, сложенная въ одинъ или много круговъ веревка.

Бѣгучая снасть, такъ называются вообще всѣ веревки, проходящія въ разныхъ мѣстахъ на кораблѣ въ блоки.

Бюкъ-горденъ, или быкъ-горденъ, см: стр: 139 *примѣч:*

В.

Ванты, см: стр: 112.

Вантъ-путенсы, или вантъ-путены, см: стр: 115.

Ватеръ-вулинги, см: стр: 120.

Ватеръ-зеель, см: стр. 264.

Ватеръ-линея, черта, по которую судно должно грузиться.

ВАТЕРЪ-ТАЛИ, см: стр: 175.

ВАТЕРЪ-ШТАГЪ, см: стр: 121.

ВАТЕРЪ-БАКШТАГИ, см: стр: 122.

ВАТЕРШЛЯНГЪ, коженой длинной рукавъ, помощію коего наливаютъ бочки водою.

ВАХТА, отдѣленіе служителей для стражи, или корабельный караулъ; обыкновенно на кораблях и всѣхъ военныхъ судахъ вся команда раздѣляется на три вахты, каждая изъ оныхъ въ свои очередные часы производитъ какъ на якорѣ, такъ и подъ парусами все дѣйствіе и работу на кораблѣ.

ВАХТЕННЫЙ КОМАНДИРЪ, офицеръ командующій вахтою; на корабляхъ обыкновенно командуютъ всегда вахтами Лейтенанты.

ВЕРЕТЕНО, см: стр: 180.

ВЕРПЪ, небольшой маловѣсной якорь; на корабляхъ бываютъ разныхъ сортовъ верпы.

ВЕРПОВАТЬСЯ, значитъ переходить кораблю съ одного мѣста на другое посредствомъ завозимыхъ на гребныхъ судахъ верповъ.

ВЕРФЬ, мѣсто строенія кораблей и всякихъ морскихъ судовъ.

ВЕРХНІЙ ЛАГЪ, см: стр: 7 и планъ А.

ВЕСТЪ, называется у мореходцевъ западъ.

ВИНТРЕПЕЛИ, или *интрепели*, родъ топоровъ съ острымъ крюкомъ на противной сторонѣ его; орудіе употребляемое во время абордажа.

ВИНТЕЛЬ-ЗЕИЛЬ, или *винтеръ-зеиль* сдѣланный изъ парусины рукавъ съ крыльями; оный ставится однимъ концемъ противу вѣтра, а другой узкой его конецъ опускается чрезъ люки корабля до самаго низу, для пропущенія въ интрюмъ свѣжаго воздуха.

ВОРСА, старые канаты или веревки разщипанныя въ пеньку.

ВООРУЖИТЬ КОРАБЛЬ, см: стр. 42.

ВООРУЖИТЬ РЕЙ, см: стр: 143.

ВООРУЖИТЬ ШПИЛЬ, см: стр: 190 *примѣчаніе*.

ВЫБЛИНКИ, или вевлинги, см: стр: 115

ВЫМБОВКИ, см: стр: 190.

ВЫМПЕЛЪ, см: стр: 69.

ВЫНТРЕПЪ, или стенгъ-вынтрепъ см: стр: 129.

ВУЛИНГИ см: стр: 54. а.

ВѢХА, знакъ на отмѣли; оныя обыкновенно дѣлаются изъ флаговъ, привязанныхъ къ шестамъ.

Г.

Грузъ, общее названіе всѣмъ вещамъ, которыя кладутся въ судно.

Грунтъ, дно моря или поверхность земли подъ водою.

Гулькъ, см: стр: 279.

Гукоръ, см: стр: 280.

Гюйсъ, см: стр. 69.

Д.

Дагликсъ - анкеръ, *дагликсъ*, якорь средней величины. см. стр. 13.

Декъ, палуба, помостъ, пространство между двухъ палубъ см. стр. 11 планъ А, x.

Дефъ-гордени, или демпъ-гордени, см. стр. 61.

Дерикъ-фалъ, или дурингъ-фалъ, см. стр. 173.

Десантъ, вывозъ на берегъ со флота на гребныхъ судахъ войска.

Дефектъ корабля, опись поврежденія онаго, недостатокъ въ исправности и проч.

Дивизія, см: эскадра.

Дипъ-лотъ, большой лотъ см. лотъ.

Диферентъ, см: стр: 6.

Докъ, ровъ или каналъ, въ которой вода впускаема и выпускаема изъ него быть можетъ. Оные доки служатъ для строенія и починки кораблей; они бываютъ мокрые и сухіе: мокрой докъ называется ровъ наполненной всегда водою, въ коемъ и починка кораблей бываетъ на водѣ; а сухой докъ, изъ коего вода выливается посредствомъ машинъ, или прилива и отлива.

Драйки, палки, кои употребляются для помощи, чтобъ крѣпче возможно было вытянуть какую либо веревку, или плотнѣе притянуть къ чему либо оную.

Драй-репы, см. стр. 40.

Драйрепъ-блокъ, см. стр. 159.

Дрейфъ, или дерифъ, уклоненіе корабля съ прямаго курса или пути, на который корабль управляется.

Дрейфовать, или лечь въ дрейфъ, разумѣется учредить корабль, сколько можно, въ неподвижномъ положеніи, для чего обыкновенно поставляются паруса одинъ другому противудѣйствующими.

Дрекъ, или дрегъ, малой четырехъ лапной якорь безъ штока; оный употребляется на небольшихъ и гребныхъ судахъ.

Дрекъ-тоу, веревка при дрекѣ находящаяся.

Дрифтъ, разность между величиною боута и диры, въ которую его должно вколачивать; такъ что есть ли боутъ $\frac{1}{16}$ ширѣ диры, тогда говорится: боутъ имѣетъ $\frac{1}{16}$ дрифта, также разумѣть должно и о бугелѣ наколачиваемомъ на мачту и проч.

Е или Э.

Эзельгофтъ, см: стр. 57.

Экипажъ, корабельные служители, а иногда и домовые или корабельные припасы и вещи означаетъ. Нынѣ экипажъ составляетъ цѣлый сухопутный баталіонъ, и наровнѣ съ армейскими солдатами службу, маневры и тактику производитъ (*).

Элингъ, деревянной скатъ, сдѣланное на берегу моря или рѣки мѣсто для строенія кораблей и прочихъ морскихъ судовъ, которые по постройкѣ по сему скату спускаются на воду на сдѣланныхъ для того нарочно подъ кораблемъ или судномъ полозьяхъ.

Эскадра, часть дивизіи; всякая дивизія раздѣляется во флотѣ на три эскадры, и цѣлый флотъ состоитъ изъ девяти эскадръ. Эскадра также значитъ отдѣленіе отъ флота, или посланное вмѣстѣ нѣкоторое количество военныхъ кораблей въ какую либо экспедицію.

Еренсъ-тали, см: стр. 174.

Естакадъ, преграда, плотина при входѣ въ портъ или при проливѣ, сдѣланная изъ бревенъ, мачтъ и прочихъ плавающихъ веществъ, соединенныхъ цѣпями, или изъ вбитыхъ въ землю свай служащихъ для возбраненія приходу кораблямъ и прочимъ судамъ.

Ершъ, или *іоршъ*, гвоздь имѣющій на остромъ концѣ своемъ на всѣ стороны зазубрины.

Ж.

Жвака-галсъ, обносимая около гротъ-мачты веревка, длиною отъ 10ти до 20 саженъ, на подобіе *стопора*, къ которой во время крѣпкаго вѣтра прикрѣпляется канатъ.

(*) 1813 года въ Августѣ мѣсяцѣ гвардейскій экипажъ, за отличіе въ сраженіи, получилъ Георгіевскія знамена.

Журналъ морской, ежедневная записка всѣхъ случаевъ, какіе могутъ быть какъ съ кораблемъ, на коемъ оная ведется, такъ и со флотомъ.

З

Загребной, первымъ весломъ отъ кормы гребнаго судна дѣйствующій матрозъ.

Заѣло, прищемило, см. об: пон: 22.

Зекфакелъ, свѣтильникъ морской: Голандскій морской Атласъ, или собраніе морскихъ картъ названное симъ именемъ:

Зыбь, вовсе безъ вѣтру сильное колебаніе моря, что бываетъ предвѣщаніемъ крѣпкаго вѣтра, или послѣ онаго.

Зюйдъ, полуденная страна, точка компаса показывающая полдень.

К.

Каболка, смоленная прядь, разпущенная нить стараго каната, троса или кабельтова; обыкновенно старой и негодной канатъ разрубаютъ на части и разпускаютъ его на пряди или нити, кои употребляются для разныхъ потребъ на корабляхъ, какъ то для связи снастей, подвязки парусовъ и проч.

Кабельтовъ, канатъ средней толстоты между большаго каната и перленя см. стр. 210.

Калиберъ, калиберъ ядра, пушки или другаго орудія, есть ширина дула или полости отверстія того орудія, выключая на зазоръ потребное число. По вѣсу ядра вкладываемаго въ орудіе говорится: пушка 12^{ти}, 24^{хъ} или 36^{ти} фунтоваго калибра; тоже разумѣется о мортирахъ, гоубицахъ, единорогахъ и проч.

Кабалярингъ, или кабаляръ, см. стр. 194.

Камбузъ, кухня корабельная см. стр. 15. план. А.

Камели, плоскодонное судно, состоящее изъ двухъ раздѣляющихся частей, кои подводятся съ обѣихъ сторонъ корабля, будучи наполнены водою, и между ими помѣщается корабль, которой нужно перевести чрезъ мѣлководіе; потомъ изъ нихъ выливается вода, и они поднимаютъ корабль, будучи прикрѣплены къ оному и такимъ образомъ его чрезъ мѣлкія мѣ-

Чертежи

ста или бары переводят.
Сіи машины выдуманы въ Голландіи около двухъ сотъ лѣтъ.

Канонерская лодка, см. стр. 273.

Канатъ, толстая веревка привязываемая къ якорю и держащая на якорѣ корабль. Она составляется изъ трехъ перленей свитыхъ вмѣстѣ. см: стр: 210

Канифасъ, см. стр. 217.

Канонада, пушечная пальба по какому либо предмету.

Канфорить, оправлять кабалярингъ на шпилѣ. См. стр. 191.

Капитанъ, начальникъ корабля или судна.

Корсаръ, крейсеръ, судно частнаго человѣка вооруженное съ позволенія правительства для поисковъ надъ непріятелемъ; а иногда значитъ разбойническое судно.

Кардель, или гордель см. сіе слово.

Картушъ, или картузъ, сшитой изъ бумаги или рѣдкой серпянки мѣшокъ съ порохомъ; оные дѣлаются [illegible] пушки и насыпа[illegible] хомъ боевыя вѣ[illegible] ядра того калиб[illegible] которой принад[illegible] заряду оной.

Карельдукъ, и *клавердукъ* см. стр. 217.

Карказъ, начиненное зажигательнымъ веществомъ ядро или шлагъ.

Катеръ, гребное судно при кораблѣ; оные бываютъ отъ 6 до 14 веселъ, и болѣе.

Катъ блокъ, см. стр. 194.

Катъ гакъ, см. стр. 194.

Катъ-лопарь, см. стр. 195.

Катиться, какъ на примѣръ: корабль катится подъ вѣтеръ, т. е. носъ корабля уклоняется подъ вѣтеръ. Корабль катится къ вѣтру, т. е. носъ его уклоняется къ вѣтру.

Качка, говорится о кораблѣ; *качка боковая*, ежели качаетъ съ боку на бокъ; *качка килевая*, ежели корабль качаетъ вдоль, т. е. по чертѣ опускаясь носомъ и кормою.

Каюта капитанская, см. стр. 38 и планъ A, XLVI.

Каюта-компаніи, каютъ-компанія, см. стр. 36 XXXVIII.

Кетенсъ-помпа, или кетельсъ помпа, насосъ, состоящій изъ цѣпи и колеса, кои коловращеніемъ своимъ поднимаютъ изъ корабля большее количество [illegible]оды, нежели шкунъ-помпы [illegible]ли насосы съ рукоятками. [illegible]ни бываютъ посреди корабля, позади гротъ-мачты см.

Планъ А. R.

Кеньга, колышка, см. общ. пон. 23

Килевать судно, повалить судно на бокъ такъ, чтобъ его оказался киль: для починки, конопаченья, исправленія и чищенія подводныхъ частей.

Киленбанкъ, мѣсто при берегѣ въ портѣ, гдѣ килюютъ корабли, или сдѣланное для того судно, которое и называется подвижной *киленбанкъ*.

Киль, смо. планъ А, А.

Кильватеръ, килевая линія, слѣдъ корабельный, черта позади корабля, струя за идущимъ судномъ.

Кламки, или клампы, костыли, планки прибитыя къ борту для крѣпленія снастей.

Клетингъ, клединъ, старая парусина, или веревчатая обвивка такелажа, чтобъ оный не терся.

Кливеръ, или *клюфокъ*, см. стр. 247.

Кливерантали, чѣмъ вытягиваютъ кливера леерь вверьхъ по утлегерю.

Клотъ, см. стр. 69.

Клюзы, круглыя по обѣимъ сторонамъ форштевня дыры, въ кои проходятъ корабельные канаты изъ палубы къ якорному рыму, см. планъ А, р р.

Клюзъ-бакъ, см. стр. 34. и планъ А, XXVII.

Кнехты, бруски со шкивами, прикрѣпленные къ корабельному борду, въ кои проходитъ бѣгучая снасть; кнехтами также называются стоячіе со шкивами бруски, кои пропускаются сквозь палубы см. планъ А, g'' и e'''

Книпли, два полуядра, соединенныя на стырѣ того же металла, кои употребляются для перебитія снастей непріятельскаго корабля. Оными заряжаютъ пушку такъ какъ и ядромъ; иногда на ближней дистанціи кладутъ ядро вмѣстѣ съ книплемъ.

Кнопъ, кнотъ, узелъ на концѣ веревки.

Койка, висячая постѣля мореходцевъ. Офицерскія койки: изъ тонкой парусины сшитой трехъ сторонной мѣшокъ, въ которой вкладываются пяльцы и на оныя стѣлится обыкновенная постѣля и подвѣшиваютъ койку къ верьху палубы за прибитыя въ настоящемъ мѣстѣ планки. Служительскія койки безъ рамъ, и дѣлаются изъ простой парусины и также привѣшиваются къ палубѣ; койки весьма скоро навѣшиваютъ и убираютъ, такъ что ежели бы

всего экипажа койки были въ своихъ мѣстахъ развѣшаны, то въ десять минутъ оныя успѣваютъ снять, увязать и вынести на верьхъ, такъ что декъ или палуба совсѣмъ очищены.

Кокоръ, деревянной цилиндрической фигуры закрытой футляръ для картузовъ; въ оныхъ всегда изъ крюйтъ-каморы носятъ картузы или заряды къ пушкамъ.

Комендоръ, нарядчикъ надъ какою либо работою. Комендоръ у пушки, начальствующій пушкою или какимъ орудіемъ: конoперъ.

Конвой, провожаніе, охраненіе. Конвоировать купеческой флотъ, значитъ проводить оный подъ прикрытіемъ военныхъ кораблей или фрегатовъ для защиты отъ непріятельскаго нападенія.

Констапель, или кононстапель, самый младшій артиллерійскій офицеръ, имѣющій въ своемъ смотрѣніи на кораблѣ всѣ принадлежности до артиллеріи.

Констапельская каюта, см. стр. 75 план. А.

Контра-бизань, см. стр. 230

Контро-галсъ, линія бейдевинда, противоположенная той, по которой корабль идетъ.

Коносаментъ, накладная на коммерческомъ суднѣ, или открытый листъ погруженнымъ и адресованнымъ кому либо на суднѣ товарамъ.

Контрамаршъ, поворотъ линіи флота въ одной точкѣ; корабль за кораблемъ послѣдовательно, т. е. когда флотъ въ линіи и дѣлаетъ поворотъ чрезъ контромаршъ, тогда передовой корабль, взявъ хорошій ходъ, поворачиваетъ на передъ, второй за нимъ, пришедъ въ его черту воды, дѣлаетъ тоже, и такъ одинъ за другимъ послѣдовательно.

Корабль, морское судно; по свойственнѣе принадлежитъ сіе наименованіе линейнымъ военнымъ кораблямъ, поелику всѣ прочія морскія суда имѣютъ каждое свое названіе, или подъ общимъ именемъ судна разумѣются.

Корабль линейный, большое трехъ или двухдечное военное судно; онъ бываетъ отъ 120 до 64 пушекъ.

Корабль идетъ контрогалсомъ, то есть идетъ противоположенною линіею бейдевинда, какъ на прим: одинъ корабль идетъ правымъ галсомъ, а другой лѣвымъ, и тогда говорится: корабли идутъ *контрогалсами*.

Корабль трехдечный, имѣющій три батареи или три палубы.

Корабль двухдечной, въ два дека или палубы, т. е. имѣющій полныя двѣ батареи.

Корветъ-шлюпъ, см. стр. 272.

Кофель-нагели, деревянные гвозди при мачтахъ кнехтахъ и проч. за кои крѣпятся веревки.

Коуши, см. общ: понятіе 15.

Кошка, симъ именемъ называется много лапный якорёкъ, который употребляется для отысканія потеренныхъ вещей на днѣ моря, какъ то. *якорей*, *канатовъ*, *веревокъ* и проч.

Крагъ-штаги, или *краги*, см. стр. 118.

Краеръ, см. стр. 282.

Кранбалки, или *кранбалъ*, см. стр 194 и планъ А.

Кранцы, треугольныя рамки, или канатныя кольцы на палубахъ между пушекъ, въ кои кладутся ядра. Кранцы у гребныхъ судовъ съ боковъ свѣшенныя коротскія веревки или кругомъ судна обвязанные, оные служатъ для того, чтобы суда стоя одно подлѣ другаго между собою не терлись.

Кранъ, журавль, большая машина при портѣ или въ гавани, съ гинями, чѣмъ поднимаютъ и становятъ въ корабль мачты.

Красписъ - салинги, см. стр. 55, VII.

Кренить, *креньговать*, наклонить корабль на сторону. Корабли *креньгуютъ* для оконопачиванія, или для осмотру подводныхъ частей.

Кренгельсы, кольцы съ округлеными краями употребляемыя при стакселяхъ.

Крыжъ, переворотъ канатовъ, когда корабль стоитъ фертоингъ, то есть на двухъ якоряхъ и ежели оный обернется и отъ прежняго своего мѣста опишетъ полукружіе, то у канатовъ дѣлается крестъ, когда же цѣлой кругъ, то крыжъ.

Кубрикъ, помостъ подъ нижнею палубою см: стр: 30 и планъ А, отъ XVI до XXV.

Курсъ, стрикъ, путь корабля или черта, по которой онъ (правитъ) идетъ впередъ.

Крюйтъ-камера, камера съ порохомъ, пороховой погребъ на кораблѣ см. стр. 28 и планъ А, III.

Крюйсовы, клюки по бортамъ за кои крѣпятся бѣгучія снасти.

Крюйсъ-стеньга см. стр. 58.

Крюсель, см. стр. 241.

Крюсъ - стенги - стаксель, см. стр. 244.

Крюсъ-брамсель, см. стр. 253.

Крюсъ - брамъ - стаксель, см. стр. 254.

Л.

Лавировать, идти противнымъ вѣтромъ, поворачивая по линіямъ бейдевинда на оба галса, дабы отъ часу подходить ближе къ точкѣ вѣтра.

Лагъ, рядъ Артиллеріи корабельной, и говорится: выстрѣлить изо всего лага, то есть изъ всей Артиллеріи, находящейся на одномъ бордѣ. Рядъ уложенныхъ въ низу бочекъ также называется *лагъ* см. стр. 7 и планъ А.

Лагъ, поплавокъ (изображающій отсѣкъ четверти круга) для измѣренія хода корабельнаго, которой бросается съ кормы корабля, будучи навязанъ на линѣ или тоненькой веревочкѣ, раздѣленной по извѣстной мѣрѣ на узлы. Онъ будучи брошенъ съ корабля бываетъ неподвиженъ въ водѣ и выпускаемая съ корабля веревка своими узлами показываетъ скорость корабля, то есть, сколько узловъ выдетъ въ полуминутную склянку (*), столько корабль идетъ Италіанскихъ миль въ часъ; ибо въ таковомъ содержаніи къ Италіанской милѣ развязывается линь-лагъ.

Лаглинь, веревочка съ узлами привязанная къ лагу, измѣряющая ходъ корабля.

Лонгъ-салинги, см. стр. 55.

Лапы у якоря, см. стр. 180.

Ластъ, вѣсъ въ Голландіи употребляемый, содержащій 4000 фунтовъ, или два тона.

Левендихъ, или левентихъ, значитъ положеніе парусовъ по линіи вѣтра, то есть постановленіе реевъ ноками къ вѣтру такъ, чтобъ паруса не были имъ наполнены, а только бы полоскались.

Легвантъ, пеньковая подушка, употребляемая при реяхъ и у мачтъ, дабы оные нетерлись.

Леерыг, леиры, веревки, по коимъ поднимаются стаксели и кливеръ.

Примѣчаніе: во время сильной качки, протягиваютъ по палубѣ въ разныхъ мѣстахъ корабля веревки, кои служатъ вмѣсто поручней, дабы люди за оныя придерживались; веревки сіи также называются лееры.

(*) Склянками называются песочные часы, употребляемые на корабляхъ. (См. букву С. склянки).

Лейтенантъ, льютенанъ, поручикъ флотскій; флота Лейтенантъ въ чинѣ армейскаго Капитана.

Ликъ-тросъ, см. стр. 219

Лисели, лисель-зеили, лизели, см. стр. 259.

Лисель-рей, см. стр. 87.

Лисель-шпирты, см. стр. 85.

Лисель-галсъ, веревка притягивающая къ рею уголъ лиселя см. стр. 259 и 260.

Литерсъ, или *гитерсъ*, кривая лейка, употребляемая для обливанія корабельныхъ бордовъ.

Лодъ, *лотъ*, свинцовая коническая гиря, съ сдѣланною въ нижнемъ концѣ оной впадиною, въ которую кладется сало; лотъ употребляется для измѣренія глубины и узнанія качества грунта или дна морскаго, коего частицы прилипаютъ къ салу.

Лотъ-линь, веревка которая привязывается къ лоту.

Лотъ-бакъ, обрѣзъ или кадка въ которой кладутъ лодъ-линь.

Лопарь, лоперсъ, конецъ веревки, (за которой тянутъ), при гиняхъ или таляхъ состоящей.

Лопъ-штагъ, см. стр. 123.

Лось отданъ. Марсель-лось, отданы или развязаны марсели; знакъ приуготовленія къ походу.

Лось-штаги, см. стр. 116.

Лось-стенгъ-штагъ, см. стр. 132.

Лоція, книга содержащая подробное описаніе положенія береговъ, портовъ, гаваней и рейдовъ.

Лотсманъ, *лоцманъ*, проводникъ, человѣкъ знающій положеніе береговъ, мѣлей и форватеровъ; во всѣхъ тѣсныхъ и неизвѣстныхъ мѣстахъ при входахъ для проводки кораблей берутся лотсманы.

Льяло, или вель, смо. стр. 5. и план. A, S S.

Люферсы, веревочныя кольцы или петли при ликъ-тросахъ, см. стр. 219.

Люкъ, симъ именемъ называются отверстія въ палубѣ для схода на низъ, также и покрышки оныхъ отверстій называются люками см. стр. 22 и 23 план. A, m и n.

Люфъ-бакштаги, см. стр. 130,

Люгаръ, особеннаго роду военное судно см. стр. 272

М.

Магарманъ, буленъ у формарселя см. стр. 240.

Магеринги, коженыя ведра.

Малштромъ, пучина водово-

рошъ, коловращающееся сильное шеченіе моря.

Мантель-тали, см: стр. 111.

Марморки, или *мамеренцы*, коженые или парусинные у шпигатовъ рукава для стока воды, и чтобъ внѣшняя вода отъ волненія не могла поподашь въ оные.

Мартинъ-гикъ, см. стр. 61.

Марсы, см: стр: 55.

Марса-реи, см: стр: 78, 80 и 81.

Марса фалы, см: стр: 235, и 239.

Марса-брасы, см: стр: 160.

Марсель-лось, марсели отданныя на марсы.

Марса-шкоты, см: стр: 235 и 239

Марсельный вѣтръ, вѣтръ въ который можно несши марсели и всѣ средніе и нижніе паруса.

Мателоты, два ближніе къ Адмиральскому кораблю, въ линіи башаліи.

Матрозъ, морской служитель на кораблѣ.

Маты, плетенки изъ веревокъ; оныя накладываются на какую либо вещъ для сохраненія ее отъ тренія.

Мачты, см. стр. 52.

Маякъ, возжигаемый во время темной ночи огонь для предостереженія плавающихъ въ морѣ судовъ; маяки обыкновенно зажигаются въ опредѣленныхъ на высотѣ мѣстахъ на башняхъ, и тому подобномъ для оныхъ устроенномъ.

Мидель, *мителъ*, самая большая ширина корабля: средина онаго.

Мидель-стаксель, см: стр. 245.

Микъ, коромысло у *шкунъ-полины*.

Мичманъ, *мидшипманъ*, младшій флотскій офицеръ, въ чинѣ армейскаго поручика.

Модель судна, образецъ судна, точное изображеніе онаго, сдѣланное по малому размѣру, для одного только вида.

Море, пространство соляныхъ водъ, окружающее земный шаръ, соединенное между собою проливами или рукавами; каждое изъ такихъ частей онаго именуется особымъ названіемъ.

Морская карта, изображеніе моря со всѣми подробностями и берегами.

Мореплаватель, человѣкъ путешествующій или плавающій по морю: мореходецъ.

Мусинги, узлы на кабалярингѣ, также и на штагѣ.

Мушкель, деревянной молотокъ.

Мѣсяцъ морской, есть 28^{ми} дневное время, которое учреждено мореплавателями для равенства и проч.

Н.

Навигація, мореплаваніе, особенная наука, соединенная съ разнаго рода познаніями и искусствомъ.

Нагили, смо. общ. пон. 17.

Нактоузъ, ящикъ поставленный на шканцахъ, гдѣ установлены корабельные компасы, по коимъ правятъ корабль въ желаемыя стороны.

Найтовы, см. общ. пон. 8.

Недгедцы, большіе брусья поставленные по обѣ стороны *стема* или *форштевня* (см: пл. А, В.) между ими проходитъ бушпритъ; брусья сіи опущаются въ низъ далѣе нижней палубы.

Ниралъ, *ниргардеръ*, оттяжка см. стр. 232.

Нижній лагъ, см. стр. 7.

Нокъ, конецъ рея и проч. см: общ: пон. 4.

Нокъ-гордени, см. стр. 226.

Нокъ тали, *нокъ-такель*, см: стр. 150.

Нордъ, сѣверъ, полуночная страна міра; сѣверный вѣтръ; сѣверная точка или черта компаса къ сѣверу.

О.

Обнайтовить, обнести найтовъ, укрѣпить найтовомъ, положить найтовъ см: общ. пон. 8.

Обрасопить, тянуть брасы или ставить реи по желанію посредствомъ брасовъ.

Обухъ, см: общ. пон. 14.

Обшивка - корабля, наружныя доски, составляющія внѣшнюю или внутреннюю покрышку его членовъ или связей.

Оверштагъ, противъ вѣтра; *поворотить оверштагъ*, поворотить корабль на другую сторону, чтобъ во время оборота носъ его перешелъ чрезъ вѣтръ, которой былъ бы ему на носъ.

Огбоуты, болты съ чеками при пушечныхъ станкахъ и въ корабельныхъ членахъ.

Огонты, огоны, пѣтли на штагахъ и прочихъ снастяхъ. см: стр. 116.

Опонеръ, *опейниръ*, см: стр. 303 *апанеръ*.

Остъ, востокъ, страна, гдѣ

солнце возходитъ во время равноденствія; главная точка компаса, показующая Востокъ.

ОТДАТЬ, опустить, ослабить какую либо (веревку,) снасть.

ОСНАСТКА КОРАБЛЯ, см: стр. 308.

ОТДАТЬ-ПАРУСЪ, распустить парусъ.

ОШВАРТОВИТЬ, закрѣпить корабль спереди и сзади швартовами, или толстыми канатами и кабельтовами, за палы сдѣланные въ гавани или на берегу.

П.

ПАЗЫ, соединеніе доски съ доскою; также и у обшивки корабля поперечное соединеніе называется *стыкъ*, а продольное пазъ, оные какъ бы плотны ни были всегда конопатятся и заливаются смолою или засмаливаются.

ПАКЕТЪ-БОТЪ, почтовое судно, для разныхъ пересылокъ и перевозовъ употребляемое.

ПАКЛЯ, разщипанная изъ каболки пенька.

ПАЛУНДРА, фалундеръ, слово означающее берегись, опасайся летящей или падающей съ верху тягости.

ПАЛЫ, сваи, къ коимъ прикрѣпляются швартовами корабли или суда.

ПАЛЪ, желѣзный брусокъ, одерживающій вращеніе шпиля назадъ; что и говорится *палъ-шпиль* т. е. что палъ опущенъ и чрезъ то верчѣніе шпиля прекратилось.

ПАРУСА, см. стр. 214.

ПАССАТЪ, *пасадные вѣтры*, долговременно дующіе изъ одной страны міра вѣтры, постоянные и непремѣняющіеся иначе, какъ въ извѣстное время года; около жаркаго зона и на Индѣйскомъ морѣ они дуютъ по полу году непрерывно изъ одной, а другіе полгода изъ другой стороны міра.

ПОДПЕРТОКЪ, или *ундерь перты* см: стр: 149.

ПЕЛЬ-КОМПАСЪ, компасъ, по которому снимаютъ углы. Компасъ съ мишенью, по коему пелингуютъ разные предметы.

ПЕЛИНГОВАТЬ, снимать по компасу углы видимыхъ предметовъ, въ какомъ они положеніи или на какіе румбы отъ зрителя находятся.

ПЕНТЕРЪ-БАЛКА, см: стр: 195 и чертежъ *V*. фиг. 6.

ПЕНТЕРЪ-ГАКЪ, см: стр. 196.

Перлинь, довольно толстая веревка см: стр: 210.

Перты, см. стр: 149.

Перо у руля, вся нижняя лопасть его. см. стр. 198.

Пертулинь, портулень, см: стр. 195 и черте. *V* фиг. 6.

Пиллерсы, столбы, подставки подъ палубою, шканцами и бакомъ.

Планка, деревянной брусокъ, служащїй для какой-либо надобности, также планками называются прибитые въ опредѣленныхъ мѣстахъ деревянные костыльки, для закрѣпленїя снастей за оные.

Платинъ, платинги, плетенки изъ каболокъ; оныя употребляются для обертки снастей и покрышки кабалъринга, дабы оные не терлo; они же называются и *матами*.

Платлоты, свинцовыя покрышки на пушечныхъ запалахъ.

Плашкоты, плоскодонныя суда для возки тягостей и баласта.

Плехтъ, *плехтъ-анкеръ*, большой якорь на кораблѣ.

Погонъ, желѣзной толстой прутъ на одномачтовыхъ небольшихъ судахъ, по коему ходитъ шкотъ-блокъ съ коушемъ; погономъ также на кораблѣ называется часть круга, которую румпель описываетъ.

Понтоны, парусиною обтянутые плоты, употребляемые для переправъ чрезъ рѣки.

Портъ, пристань, пристанище судовъ, гавань.

По мѣстамъ, повелѣнїе предъ поворотомъ корабля, и проч.

Портъ, окно въ кораблѣ; въ порты ставятся пушки; также портами называются и затворы оныхъ, что и говорится: *отдай порты*, т. е. опусти затворы, закрой оные.

Портъ-шкенкили, веревки продѣтыя сквозь бордъ для поднятїя портовъ или затворовъ у оконъ корабельныхъ.

Портъ-тали, тали, закладываемыя за продѣтый сквозь бордъ портъ-шкенкиль; оные служатъ для облегченїя поднимать и опускать порты.

Призъ, судно, въ добычу взятое отъ непрїятеля.

Принайтовить, привязать, присоединить одну вещь къ другой и обматать, сезнями, или веревкой. (см: *найтовъ*).

Присезнить, укрѣпить что либо сезнями, т: е: привязать сезнями.

Пристопорить, захватить стопоромъ что нибудь, прикрѣпить стопоромъ.

Прихватить, на скорѣ привязать что либо.

Пютенги, или вантъ-путины, желѣзныя полосы или цѣпи, см: стр. 115.

Пютенгъ-ванты, или путинсъ-ванты, см: стр. 127.

Р.

Ракбугель, желѣзное кольцо на утлегарѣ. см. стр. 247, R.

Раксы, см. стр. 172.

Рандеву, сборное мѣсто, мѣсто назначаемое для сбора въ случаѣ разлученія кораблей эскадры или дивизіи флота.

Рангоуть, рангоутъ, деревянныя принадлежности къ *мачтамъ*, какъ то: *стенги, реи, шпирты* и проч.

Реи, см: стр. 70.

Репетичное судно, репетичный фрегатъ, избранное судно для повторенія флагманскихъ сигналовъ.

Реприз, возвращенный призъ, или отнятое обратно отъ непріятеля взятое имъ судно.

Рейда, мѣсто предъ портомъ или гаванью, гдѣ вышедшіе изъ оной корабли могутъ лежать на якоряхъ.

Рингтейль-зеиль, см. стр. 263.

Римъбоутъ, болтъ съ кольцомъ.

Рингъ, рымъ, желѣзное кольцо.

Рифъ, узкая и долгая мѣль, узкая полоса мѣлководія, выдавшаяся далеко въ море.

Рифъ-бантъ см. стр. 220.

Рифъ-сезни, см: стр. 220.

Рифъ-марсельной вѣтръ, или *крѣпкій вѣтръ*, въ который корабль можетъ нести средніе свои паруса (именуемые *марсели*) зарифленные т. е. подвязные или уменьшенные по силѣ вѣтра.

Рефъ-гаты, дырки на парусахъ, въ кои проходятъ рифъ-сезни.

Рефы, рифы: взять у паруса рифы: зарифить паруса значить подвязать оные, уменьшить и проч. см: стр. 220.

Рифъ-тали, рефъ-тали, см. стр. 237.

Ростеры, *ресторы*, помостъ надъ верхнею палубою, состоящій изъ запасныхъ стенгъ реевъ, и проч. кои крѣпятся на шкафутахъ и на палубѣ на стойкахъ и лежняхъ.

Рулингъ, *рерингъ*, обвивка якорныхъ рымовъ, то есть колецъ, дабы канаты не терлись объ оныя.

Роульсы, катки, вставленные въ углы люковъ и проч.

Руль, *рурь*, *кормило*, правило корабля; онъ привѣшивается

на желѣзныхъ крючьяхъ къ заднему штевню и вращаясь на оныхъ приводитъ носъ корабля въ желаемую сторону.

Румпель, рычагъ, за который привязывается тросъ для поворачиванія руля см. стр. 200.

Руль-тали, тали съ боковъ корабля см. стр. 202.

Румпель-тали, тали основанные отъ румпеля къ корабельнымъ бордамъ для помощи штуръ-тросу, въ крѣпкую погоду или во время сраженія, дабы можно было оными румпель вращать, когда штуръ-тросъ перерванъ или перебитъ будетъ.

Румбъ, точка горизонта или черта компаса. Обыкновенно горизонтъ дѣлится на 32 части, кои называются румбами, и говорится: держи на такой-то румбъ, на примѣръ на N. (*нордъ*) то есть правь корабль по N^й^ линіи, или по чертѣ проходящей чрезъ N^ю^ точку компаса.

Руперъ, переговорная ручная труба сдѣланная изъ мѣди или жести, длиною отъ $1\frac{1}{2}$ до 2^хъ^ футъ съ одного конца съуженная, а съ другаго расширенная на подобіе отрѣзка кона. Оная служитъ для командованія вахтенному командиру, дабы произносимыя слова его были слышны на всемъ пространствѣ корабля.

Руслинь, см. стр. 114.

Примѣч. Съ руслиней бросаютъ ручной лотъ для измѣренія глубины.

Рустоу, рустовъ, см. стр. 197.

Рыскать, изъ стороны въ сторону, говорится о кораблѣ идущемъ подъ парусами, т. е. что корабль безпрерывно кидается въ ту и другую сторону; то и говорятъ *корабль рыщетъ*.

Ряжи, режи подкладки, на коихъ вытаскиваются суда на берегъ для починки.

С.

Салинги, см. стр. 63.

Салфъ, залпъ, выстрѣлъ изъ нѣсколькихъ орудій вдругъ.

Салюты, *салютація*, поздравленіе; оное дѣлается между военными судами пальбою изъ пушекъ по установленному по приличію чиновъ порядку; между же иностранными военными кораблями по силѣ взаимныхъ національныхъ трактатовъ.

Сарвини, обвивка толстымъ сезнемъ каната, дабы у клюзовъ не терся во время стоянія на якорѣ.

Сарвинь-стропы, сарвинь, см. стр. 124, *примѣч.*

Свизни, тонкія веревки при стопорахъ.

Свисарвини, *или швицъ-сарвень,* см. стр. 124.

Сезни, *сезенеи,* веревки плоско сплетеныя изъ каболокъ для разнаго употребленія.

Сей-такель, *сей-тали,* см. стр. 111.

Септоры, толстые желѣзные прутья или столбики наверьху бордовъ корабля утвержденные.

Сигналы, знаки, посредствомъ коихъ производятся переговоры, или сообщаются мысли съ одного корабля на другой. Сигналы дневные производятся флагами; сигналы ночные огнями, фонарями, ракетами и пушками; сигналы туманные производятся пушками чрезъ посредство *склянокъ,* (песочныхъ часовъ) т. е. времени и щету выстрѣловъ; есть также сигналы опознанія, или опознательные знаки, положенные для опознанія другъ друга при взаимной встрѣчѣ.

Скалы, шкалы, желобоватыя длинныя деревянныя доски или брусья служащія для скрѣпленія мачтъ и реевъ, во время ихъ поврежденія.

Склянка, склянки, такъ называемые песочные часы, употребляемые на корабляхъ для узнанія времени; оные бываютъ 4 часовые, часовые, получасовые и прочіе до 15 секундъ. Склянка ни что иное есть, какъ два коническіе стеклянные пузырька, имѣющіе въ острыхъ своихъ концахъ по скважинѣ; въ одинъ изъ оныхъ насыпается таковое количество высушеннаго и нарочно приуготовленнаго для сего песку, какое надлежитъ показывать склянкѣ время; на примѣръ: въ получасовую склянку чрезъ опредѣленную въ ней скважину, пробѣгаетъ песокъ по хронометрамъ полчаса, въ $4^{хъ}$ часовую четыре часа и проч. Когда же въ одномъ пузыркѣ протекшее время чрезъ пробѣжаніе песку въ опредѣленную скважину извѣстно; то и другой пузырекъ къ оному присоединяютъ и укрѣпляютъ оные такъ, чтобы отверстіе было противу отверстія соблюдая чтобъ воздухъ не могъ въ пузырьки проходить; таковымъ образомъ состав-

ляется цѣлая склянка, у коей въ нижнемъ пузырькѣ песокъ пробѣгающій чрезъ скважину въ извѣстное время, а верхній пузырекъ находится пустой, и такъ ежели обратить всю склянку и пузырекъ съ пескомъ будетъ въ верьху, а пустой въ низу, то ясно разумѣть можно, что чрезъ скважину песокъ пойдетъ внизъ, и столько времени будетъ идти, на какое время установлена склянка: ежели 4хъ часовая, то песокъ ровно въ 4хъ часовое время изъ пузырька въ пузырекъ перебѣжитъ, что и говорится: склянка вышла, т. е. отъ поворота склянки прошло времени 4 часа. И такимъ образомъ, установивъ въ полдень по инструментамъ склянки (часы), строго наблюдаютъ чрезъ оныя время цѣлаго дня; склянки ежедневно повѣряются и всегда висятъ въ опредѣленномъ на кораблѣ мѣстѣ и отъ самаго сильнаго колебанія корабля не портятся.

Славлинь, *слаблинь*, веревка около бизань-мачты для прикрѣпленія къ ней паруса, бизань именуемаго.

Снасти, веревки употребляемыя для оснащенія корабля.

Снасти бѣгучія, веревки проходящія чрезъ блоки, кои иногда тянутъ, а иногда отдаютъ, смотря по надобности, какъ на примѣръ: брасы, булени, шкоты, галсы, гитовы, гордени, тали и проч.

Сорлинь, веревка имѣющая одинъ конецъ съ узломъ и продѣтая сквозь руль, для удержанія онаго, если паче чаянія онъ соскочитъ съ пѣтель; она крѣпится другимъ концомъ на бордѣ.

Сортросъ, веревка проходящая по обѣ стороны киля между кокоръ; оною очищается протокъ воды къ помпамъ въ льяло; когда вода застаиваетъся въ которой либо части корабля, то сортросъ передергивается и тѣмъ очищаетъ протокъ воды отъ сорныхъ частицъ.

Спирты, *шпирты*, см. стр. 85.

Сплеснить, сростить, приплесть или соединить веревку съ веревкою такъ, чтобы оная была крѣпка и могла проходить въ своемъ опредѣленномъ мѣстѣ и проч.

Спрюйты, шпрюйты, см. стр. 225.

Средній лагъ, см. стр. 17 и планъ А.

Средній вѣтръ, или *марсель-*

ной-вѣтръ называется тотъ, въ который корабль можетъ нести марсели и прочіе нижніе и средніе паруса.

Стаксели, см. стр. 224 и план D.

Стать на якорь, разумѣется положить якорь или опустить якорь на дно, чтобъ на немъ корабль держался на канатѣ. *Сняться съ якоря*, значитъ поднять изъ воды якорь, и распустивъ паруса идти въ путь.

Стать на шпрингъ; разумѣется положить якорь съ привязаннымъ къ рыму онаго кабельтовомъ, которой относится въ задніе порты въ констапельской; помощію онаго корабль поворачивается на ту и другую сторону. Ежели же якорь уже былъ брошенъ, то у самаго клюза выпущеннаго каната прикрѣпляютъ къ сему канату два кабельтова, и относятъ оные на ту и другую сторону въ порты констапельской, а чрезъ вытягиваніе ихъ и отдаваніе каната оборачиваютъ корабль въ желаемую сторону.

Стеклини, смоленыя веревки въ 6 нитей, употребляемыя для обвивки такелажа.

Стенга, см. стр. 57.

Стенгъ-бакштаги, см. стр. 180.

Стенгъ-ванты, см. стр. 130.

Стенгъ-штагъ, см. стр. 132.

Стенгъ-вынтрепы, см. стр. 129.

Стоплатъ, см. стр. 220.

Стоперсы или *стопоры*, концы толстыхъ веревокъ съ узлами, употребляемые для скрѣпленія перебитыхъ во время сраженія вантъ и штаговъ, также нѣкоторые изъ нихъ находятся въ разныхъ мѣстахъ привязанные одnимъ концемъ къ палубѣ, а другимъ удерживаются снасти, дабы оныя были неподвижны, пока ихъ закрѣпятъ въ своемъ мѣстѣ; также стопоры находятся при канатахъ и употребляются для удержанія оныхъ, и проч.

Стопорить, значитъ закладывать стопоръ.

Стопъ, повелѣніе: прервать вдругъ какое либо дѣйствіе, закрѣпить веревку, перестать тянуть снасть, или въ моментъ остановиться въ произвожденіи какаго либо дѣла и проч.

Стренда, см. стр. 113 и 209.

Стропы, *стропто́вы*, веревки, коихъ концы сплеснены или соединены между собою; оныя служатъ для разнаго употребленія на кораблѣ.

Стрѣла, прямое дерево поставленное вертикально; посредствомъ оныхъ ставятся

иногда на корабль мачты, или поднимаются большія тяжести.

Стыкъ, см: общ: понят: 20.

Судно, подъ симъ именемъ вообще разумѣется составленіе между собою различныхъ обводовъ и кривизны деревъ, скрѣпленныхъ, обшитыхъ досками и устроенныхъ посредствомъ науки корабельной Архитектуры, такъ, что оное свободно плавая съ разными вмѣщенными грузами, съ артиллеріею и людьми, будучи вооружено, оснащено, и управляемо, чрезъ посредство парусовъ и вѣтра, переходитъ въ разныя страны свѣта. Подъ словомъ судно, разумѣются всякія какъ на морѣ, такъ и на рѣкахъ плавающія суда, кои по своему строенію получаютъ разныя названія.

Т.

Таванить, слово сіе употребляется на гребныхъ судахъ, и значитъ грести назадъ; то есть что бы судно шло или пятилось назадъ.

Такелажъ, см: стр. 111.

Такелажить, снастить, оснащивать, налагать веревки и продѣвать въ надлежащія мѣста.

Такель-блокъ, блокъ съ двумя на разныхъ осяхъ шкивами.

Тали, см. стр. общ. пон. 7.

Талрепы, см. стр. 115.

Тендеръ, одномачтовый военный катеръ. см. стр. 272, *прим:*

Тентъ, родъ палатки, сшитыя полотнища изъ парусины или тику; употребляется на всѣхъ судахъ во время сильнаго зноя; оный растягивается всегда на шканцахъ, и крѣпится въ надлежащихъ мѣстахъ по удобности.

Тиръ, жидкая смола, вареная съ гарпіусомъ; оную употребляютъ для разныхъ предметовъ на кораблѣ.

Той (анкеръ), малый корабельный якорь см. стр: 182.

Томбуй, боченокъ, поплавокъ на буй-репѣ см. стр. 188.

Топенанты, см. стр. 154 и 157.

Топъ, верхній конецъ мачты, см: общ: понят. 4.

Топъ-репъ, или *топъ-рикъ* ст. 177

Топъ-зеиль, или *топсель*, на одномачтовыхъ судахъ верхній парусъ.

Транспортъ, перевозъ чего либо на судахъ, тяжести, войскъ и проч.

Транспортное судно, перевозное судно см: стр. 274.

Трапъ, лѣстница, всходъ на корабль; они бываютъ деревянные или веревочные со ступеньками. Съ кормы повѣшенные таковые трапы называются *штормъ-трапы*. Ибо во время крѣпкаго вѣтру у борда корабля приставать гребнымъ судамъ нельзя, въ таковомъ случаѣ пристаютъ съ кормы и всходятъ на корабль по штормъ-трапу.

Тресинги *или тренъ*, тоненькія обвитыя около штаговъ веревки.

Трисы, блинда-трисы, ст. 163.

Тріокать, ободрять крикомъ къ работѣ, произнося *оіо-разъ*: дабы дружнѣе тянули.

Трюмъ, трюймъ, самая нижняя внутренняя пустота, корабля, гдѣ кладется всякой грузъ или балластъ, бочки съ водою, дрова, ядры для пушекъ и проч. см: стр: 4 и планъ A, VII, X, и XII.

Трюмъ-штаги, см: стр: 142.

У

Уключины, на гребномъ суднѣ мѣста для веселъ.

Ундеръ-зеили, нижніе паруса, какъ то: гротъ, фокъ и бизань. см: стр. 222, 227 и 229.

Ундеръ-зеиль, крѣпкой вѣтръ, въ которой корабль можетъ нести одни только самые нижніе паруса.

Ундеръ-лисели, нижніе лисели. см: стр. 259.

Ундеръ-перты, см. стр. 149.

Ундеръ-фокъ, см. стр. 175.

Утлегерь, см: стр. 60.

Утлегерь-фалъ, см. стр. 134.

Утлегеръ-пертъ, см: стр. 134.

Утлегеръ-бакштоги, стр. 135.

Утгалдеръ, *или опгалдеръ* оттяжка см. стр: 151 и 248.

Ухни, *налягъ*, и проч. слово употребляемое во время работы служителями, когда они поднимаютъ большую тяжесть, или вытягиваютъ *снасть*, то для согласнаго употребленія силъ говорятъ: ухни ребята, ухни! налягъ и проч: что вообще называется по морскому *тріокать*, см: сіе слово.

Ф.

Фалы, веревки съ блоками, служащія для подниманія и опусканія реевъ; фалами называются также всѣ веревки, поднимающія или опускающія какую либо вещь на кораблѣ,

какъ то: флаги, также и косые паруса къ верьху поднимаемые и проч.

Фалень, веревка находящаяся на носу гребнаго судна для привязыванія его.

Фальшъ-борды, на гребномъ суднѣ накладки вверьхъ для возвышенія у судна бордовъ.

Фалрепы, веревки, обшитыя сукномъ употребляемыя при трапахъ, за оные держатся всходящіе на корабль люди по трапамъ или лѣстницамъ.

Фальскиль или *фалшкиль*, одинакой или составной брусъ подъ килемъ.

Фардуны, см. стр. 132.

Фертоингъ лечь, стать на двухъ якоряхъ, то есть положить съ правой и лѣвой стороны якори.

Фишъ-тали, см. стр. 196 и чер. V фиг. 6.

Флагманъ, флотскій начальникъ, Генералъ командующій флотомъ, или отдѣленною эскадрою или частію отъ онаго. На кораблѣ, гдѣ находится флагманъ поднимается особенный флагъ: ежели Адмиралъ, то на гротъ-брамъ-стенгѣ; Вице-Адмиралъ, на форъ, а Контръ-Адмиралъ на крюйсъ-брамъ-стенгѣ.

Флагманской корабль, корабль, на коемъ имѣетъ свое пребываніе начальствующій надъ флотомъ.

Флагъ, знамя, какъ на кораблѣ, такъ и на прочихъ судахъ.

Флагъ-штоки, см. стр. 68.

Флагъ-дукъ, шерстяная матерія, изъ коей дѣлаются флаги; она бываетъ разныхъ цвѣтовъ

Флотъ, собраніе морскихъ судовъ вмѣстѣ идущихъ. *Военный флотъ*, корабли, фрегаты и прочіе вооруженные суда. *Гребный флотъ*: галеры, шебеки, лодки канонерскія и проч. *Купеческой флотъ*, разумѣется множество купеческихъ судовъ вмѣстѣ идущихъ по морю.

Флюгеръ, *флюгоръ*, сдѣланный изъ шерстяной матеріи, то есть изъ флагдука значикъ, показывающій черту, по которой дуетъ вѣтръ. Онъ на корабляхъ поднимается на клотахъ у брамъ-стенгъ.

Фокъ мачта, см: стр. 52.

Фокъ, см: стр: 227.

Фокъ-стаксель, или *форъ-стаксель* см: стр. 234.

Фока рей, см: стр. 80.

Форъ-стенга, см: стр. 57.

Форъ-брамъ-стенга, см: стр. 66.

Фока штагъ, *лось-штагъ*, *фокъ-крагъ*, см: стр: 116 и 118.

Фока-шпанъ, крайняя фокъ-ванта см: стр. 112.

Форватеръ, проходъ между мѣлями, гдѣ суда или корабли проходить могутъ въ какой либо портъ или рейдъ.

Фордевиндъ, попутный вѣтръ, вѣтръ дующій съ зади корабля; идти фордевиндъ, то есть по вѣтру.

Форкастель, *бакъ*, самой верхній помостъ, палуба въ носовой части корабля. см: стр: 15 и планъ А, а'''.

Форъ-сей-тали, см: стр: 111.

Форъ-стенги-стаксель, см. стр. 247.

Форъ брамсель, см: стр. 252.

Форштевинъ, брусъ на передней части корабля, состоящій изъ сложенныхъ деревъ, поставляемый на килѣ, и дѣлающій собою переднюю оконечность судна, или водорѣзъ. см. стр. 18 и планъ А, В.

Фрактъ, *фрахты*, наемъ судовъ и платежъ за перевозъ.

Фрегатъ, военное судно, см: стр. 271.

Х.

Хватъ-тали, лёгенькіе тали, ручные, у коихъ къ одному блоку прикрѣпляется стопоръ, а къ другому блоку (у коего лопарь,) гакъ на верклюгѣ. Оные служатъ для натягиванія на скорѣ снастей и проч.

Ходъ корабля, скорость его движенія и тому подобное. Корабль на ходу, то есть корабль идетъ въ передъ. Корабль не имѣетъ ходу, значитъ не движится въ передъ.

Ц.

Цапфы, уши у пушки, на коихъ она лежитъ на станкѣ.

Цехмейстеръ, Цегмейстеръ, старшій чиновникъ надъ морскою Артиллеріею. Генералъ-Цегмейстеръ начальникъ всей морской Артиллеріи.

Ч.

Чертежъ, планъ корабля или судна и проч.

Чиксы, закраины, надѣлки у мачтъ, бушприта и стенгъ. см: стр. 54, 8.

Чикъ-блоки, см: стр. 244.

Ш.

Швабра, изъ разпущенныхъ каболокъ связанная подширалка, навязанная на короткомъ шестѣ; швабрами моютъ на корабляхъ палубы.

Швартовитъ, или ошвартовитъ, см. сіе слово стр. 320.

Шверцы, крылья изъ досокъ у небольшихъ одно мачтовыхъ судовъ, употребляемыя для того, чтобъ не столь сносило судно подъ вѣтеръ при боковомъ вѣтрѣ, и не столько бы оное крѣнило, т. е. наклоняло на бокъ.

Шекъ, водорѣзъ, нижняя часть форъ-штевня.

Шканцы, самой верхній помостъ или палуба въ кормовой части корабля, надъ верхнею палубою, гдѣ обыкновенно бываютъ вахтенные и караульные офицеры, см. стр. 15 и планъ А, c″.

Шканцклетни, шканцклейдеръ, корабельные обвѣсы, состоящіе изъ краснаго сукна съ бѣлою обшивкой; они прикрываютъ снаружи служительской багажъ, положенный въ сѣтки. Шканцклетни обвѣшиваются кругомъ по всѣмъ верхнимъ сѣткамъ корабля и прежде сего употреблялись во время церемоній и парадовъ; нынѣже вышли вовсе изъ употребленія.

Шкаторина, край паруса, см. стр. 217 и 218.

Шкафутъ, закраины, сдѣланныя между шканецъ и бакомъ; верхній помостъ составляющіе для сообщенія между оными, по коимъ переходятъ служители. см. стр. 37 и планъ А, XLII.

Шквалъ, порывъ, набѣгъ вѣтра, вихрь или вдругъ сдѣлавшійся вѣтръ; на морѣ случаются *шквалы* какъ въ тихую погоду, также бываютъ и во время шторма; они незапнымъ своимъ наступленіемъ великія бѣдствія могутъ произвести, если не будутъ взяты предосторожности.

Шкенкель, см. стр. 111.

Шкимушки, веревки, свитыя изъ каболокъ, то есть изъ прядей разпущеннаго каната, см. стр. 208 *примѣч.*

Шкивъ, вертящійся кружокъ на своей оси, или плоское колесцо въ блокѣ или другомъ какомъ деревѣ вставленное; на окружно-

сти онаго выемка или желобокъ называется кипъ.

Шкоты, шкоты, см. стр. 227, 233, 235 и проч.

Шкунъ-помпа, корабельной насосъ, коимъ выливается изъ корабля вода, см. стр. 20 и планъ A, R'.

Шлагъ, шлаги, накинутая веревка кругомъ чего либо; одинъ разъ, говорится шлагъ, два раза, два шлага и проч.

Шлагтовъ, см. стр. 59, t.

Шляхтъ, шляхта, кривой и плоской съ деревянною рукояткою топоръ.

Шлюзы, плотина съ подъемами, для удержанія и спуску воды.

Шпигаты, обитыя свинцомъ въ корабельномъ бордѣ и прочихъ мѣстахъ сдѣланныя диры для стока воды изъ палубы и проч.

Шпиль, воротъ или валъ, утвержденный на пяткѣ и коловращаемый посредствомъ рычаговъ, кои называются вымбовками, см. стр. 190 и планъ A, m'.

Шпиль-боуты, желѣзные болтики, служащіе для укрѣпленія въ шпилѣ вымбовокъ.

Шпиль-гаты, диры, въ кои закладываются шпиль-боуты.

Шпиль-тросъ, или *свистовъ*, найтовъ, веревка, коею вымбовки крѣпятся между собою.

Шпрынгъ, симъ именемъ называется веревка, которая съ кормы корабля по обѣ его стороны выходитъ, и простирается къ носу, гдѣ крѣпится за канатъ и служитъ для того, чтобы корабль могъ поворотиться на которую пожелаетъ сторону, что производится сообразно случаямъ во время сраженія.

Шпрынтовы, спритты, древки, коими на шлюбкахъ и прочихъ судахъ выносятъ паруса, или растягиваютъ ихъ далѣе отъ мачтъ, когда оныя не имѣютъ реевъ.

Штаги, см. стр. 116, 132 и проч.

Штагъ карнатъ, тали, коихъ шкенкель крѣпится на топѣ гротъ-мачты для подъему тяжестей.

Штагъ-вейсъ, такъ называется косвенное положеніе якорнаго каната къ якорю, тогда, когда канатъ придетъ на одну линію съ продолженнымъ мысленно фока штагомъ, что и говорится: канатъ подвертели до штагъ-вейса.

Штагсели, *стаксели*, косые паруса между мачтъ, поднимающіеся по штагамъ. Они

получаютъ имена отъ мачтъ и своего мѣстоположенія. см. стр. 295 и планг. D.

Штандартъ, Императорскій флагъ, изображающій на желтомъ полѣ чернаго двухглаваго орла.

Штапель, или стапель-блоки, брусья, на коихъ основываются строющихся судовъ члены, и вообще, гдѣ происходитъ вся постройка корабля или судна, что и говорится корабль на штапелѣ.

Штикбоутъ, нокъ-бензель, веревочка, коею крѣпятъ парусъ къ ноку рея, когда берутъ рифы.

Штертъ, конецъ тонкой веревки, какъ напримѣръ томбуй штертъ см. стр.

Штиль, тишина, безвѣтріе.

Штормъ, самой сильный вѣтръ, или буря когда кораблю ни какихъ парусовъ нельзя имѣть, кромѣ одного особеннаго рода называемаго штормовыми парусами; но случается, что отъ силы вѣтра и тѣхъ имѣть не возможно.

Штюръ, или *штуръ-валъ*, утвержденное на шканцахъ колесо съ валомъ, на которой навивается веревка именуемая *штуръ-тросъ*, оное посредствомъ рукоятокъ вращается на своей оси; имъ правится корабельный руль, см: стр.

Штуръ-тросъ, веревка концами укрѣпленная за румпель, прошедшая въ блоки по обѣ стороны у корабельныхъ бордовъ въ констапельской, и проходящая сквозь скважины въ палубахъ на шканцы, гдѣ и обвита тремя шлагами или оборотами около штуръ вала; она служитъ для вращенія руля въ желаемыя стороны.

Штыкъ, или *стыкъ*, симъ именемъ называется соединеніе двухъ досокъ или деревъ между собою, гдѣ только оныя вмѣстѣ встрѣтились или сошлись; симъ же именемъ называютъ тотъ узелъ, которой присоединяетъ канатъ къ якорному рыму; также и тотъ узелъ, гдѣ вмѣстѣ связаны два кабельтова называется штыкъ.

Шхеры, скопленіе множества острововъ, мѣлководій и подводныхъ камней, гдѣ не вездѣ корабли проходитъ могутъ.

Шхеръ-тросы, или шхеры, веревки, служащія для стягиванія вантъ; оныя идутъ отъ сарвиней въ противную сторону къ борду корабля, гдѣ и натягиваются, см: стр. 126.

Щ.

Щоки, у блока, то есть стороны его.

Ю.

Юйсъ, или *гюйсъ*, корабельный носовой флагъ.

Юзингъ, веревка въ три нити служащая для обвивки такелажа. см: стр: 208.

Ютъ, или *рангоусъ*, палуба, помостъ надъ Капитанскою каютою; оная есть самая задняя и верхняя на кораблѣ палуба между бизань-мачтою и кормоваго флагштока.

Юферсъ, см: стр: 114.

Я.

Якорь, якори корабельные, см: стр: 180 и чертежъ V.

Якорный штокъ, см: стр.

Якорный рымъ, см. стр.

Якорное мѣсто, такъ называется мѣсто на морѣ, гдѣ удобно лежать могутъ корабли на якорѣ, т. е. гдѣ глубина и грунтъ довольно хороши и способны. Сіи мѣста на морскихъ картахъ означаются якорьками.

Якорь не держитъ, значитъ, что оный волочится по дну моря.

Якорь забралъ, значитъ завязъ, утвердился, остановился на днѣ; сіе слово говорится тогда, когда брошенный якорь въ воду задержалъ или остановилъ корабль.

Якорь всталъ, сіе значитъ, что вынимаемой изъ воды якорь отдѣлился отъ земли, или отъ грунта, гдѣ оный былъ положенъ.

Ялъ, малое гребное судно 2хъ, 4хъ или 6 весельное.

КОНЕЦЪ КРАТКОМУ СЛОВАРЮ.

Примѣчаніе: Полный Морской Словарь, послѣ сего будетъ мною изданъ, въ коемъ всѣ техническія слова относящіяся до морскаго и рѣчнаго искуства со всѣми принадлежащими къ оному науками: теоріей корабельной архитектуры, практики и эволюціи съ примѣчаніями, и толкованіемъ всѣхъ вещей въ разныхъ мастерствахъ по флоту производимыхъ, будутъ показаны на десяти Европейскихъ языкахъ, а выразуменіе ихъ изъяснено на Россійскомъ. Трудясь надъ онымъ болѣе 15 лѣтъ, уповаю съ полною надеждою въ скорости совсемъ окончить.

ИМЕНА ОСОБЪ,

Подписавшихся на полученіе книги Изъясненіе принадлежностей къ Вооруженію корабля, по порядку времени ихъ подписки.

Его С. Гр. Николай Петровичь Румянцовъ. - - - -	5 экз.
Его Высокопре. Николай Семеновичь Мордвиновъ. - - -	1 —
Его Высокопре. Петръ Ивановичь Баронъ Меллеръ Закомельской. -	1 —
Его Прев. Николай Мартьяновичь Сипягинъ. - - - -	1 —
— — Петръ Сидоровичь Апрѣлевъ. - - - - -	1 —
— — Санк. Петер. Двор. Пред. Алексѣй Алексѣевичь Жеребцовъ.	1 —
— — Михайло Александровичь Посниковъ. - - - -	1 —
— — Павелъ Ивановичь Моллеръ. - - - - -	1 —
— — Данило Афонасьевичь Мосальскій. - - - -	1 —
— — Дмитрій Семеновичь Серебряковъ. - - - -	1 —
— — Дѣйствит. Статскій Совѣтникъ Яковлевъ. - - -	1 —
— — Иванъ Михайловичь Колокольцовъ. - - - -	1 —
— — Дѣйств. Статс. Совѣт. Левенгагенъ. - - - -	1 —
— — Алексѣй Ивановичь Бестужевъ-Рюминъ. - - -	1 —
— — Андрей Антоновичь Адеркасъ. - - - - -	2 —
5 класса Густафъ Ивановичь Фонъ-Гейзеръ. - - - -	1 —
Капитанъ 1 ранга Иванъ Федоровичь Крузенштернъ. - -	1 —
Капитанъ 2 ранга Василей Михайловичь Головнинъ. - -	1 —
— - — Петръ Ивановичь Рикордъ. - - -	1 —
Коллежскій Совѣт. Баронъ Мейстмахеръ. - - - - -	1 —
Капитанъ-Лейт. Фонъ-Либгартъ. - - - - - -	1 —
Санкт. Петерб. Форштмейстеръ Отто. - - - - -	1 —
Ея Превосходительство Г. Сухорева. - - - - -	1 —

Коллежс. Ассес. Цигоровъ. - - - - - - - 1 экз.
Мичманъ Петръ Ивановичъ Герингъ. - - - - - 1 ——
Флота Капит. Лейт. Дзюрковскій. - - - - - 1 ——
Флота Капит. 2 ранга и кавалеръ Тизенгаузенъ. - - - 1 ——
Колежс. Совѣт. Дмитрій Дмитріевичь Бѣлостоцкій. - - - 1 ——
8 класса Петръ Ивановичь Еремѣевъ. - - - - - 1 ——
Владиміръ Петровичь Еремѣевъ. - - - - - - 1 ——
Адъютантъ Вице - Адмирала Мѣсоедова Лейтен. Андрей Василье-
вичь Лазаревичь. - - - - - - - - 1 ——
Маіоръ Степанъ Андреевичь Страпилатовъ. - - - - 1 ——
Статскій Совѣтникъ Никитинъ. - - - - - - 1 ——
Надворный Совѣтникъ Рошетъ. - - - - - - 1 ——
Коллежскій Совѣтникъ Витте. - - - - - - 1 ——
Титулярный Совѣтникъ Иванъ Васильевичь Чертковъ. - - 1 ——
———— ———— Вышневскій. - - - - - 1 ——
Начальникъ С: Н - бургской Лабраторіи Подполковникъ Федоръ
Степановичь Челѣевъ. - - - - - - - 1 ——
С. П-бургскій купецъ Иванъ Семеновичь Тельнихинъ. - - - 1 ——
Надворный Совѣтникъ Иванъ Ивановичь Бомбергъ. - - - 1 ——
Военный Совѣтникъ Антонъ Кузмичь Долинскій. - - - 1 ——
Тимофей Антоновичь Долонскій. - - - - - - 1 ——
10 класса Николай Максимовичь Максимовъ. - - - - 1 ——
7 класса Осипъ Егоровичь Коржевскій. - - - - - 1 ——
7 класса Сергей Ивановичь Лорисъ-Меликовъ. - - - - 1 ——
Санкт. Петер. купецъ Александръ Николаевичь Слуцкій. - - 1 ——
7 класса Михайло Семеновичь Винокуровъ. - - - - 1 ——
Флота Капитанъ-Лейтенантъ Сафоновъ. - - - - 2 ——
Штурманъ Александръ Герасимовичь Россійскій. - - - 1 ——
Лейтенантъ Сергей Васильевичь Елинъ. - - - - - 1 ——
Коллежскій Совѣтникъ и кав. Александръ Яковлевичь Перринъ. - 1 ——
Артил. Полк. и кав. Арапетовъ. - - - - - - 1 ——
Артил. Подполк. и кав. Бутовичь. - - - - - - 1 ——
Артил. Полковн. и кав. Бистромъ. - - - - - - 1 ——
Артил. Полковн. и кав. Тишинъ. - - - - - - 1 ——
Артил. Полковн. и кав. Засядка 2й. - - - - - 1 ——
Артил. Полковн. Фрейтагъ. - - - - - - - 1 ——
Флота Капит. Лейт. и кав. Петръ Алексѣевичь Карауловъ. - 1 ——
8 класса Егоръ Андреевичь Вышенскій. - - - - - 1 ——
Мичманъ Михайло Яковлевичь Головнинъ. - - - - - 1 ——

Иногородные:

Его Сіят. Графъ Кирило Ивановичъ Рудовичъ.	1 экз.	въ Москвѣ.
Его Высокобл. Иванъ Филиповичъ Прибытковъ.	1 экз.	въ Воронежѣ.
— ——— Иванъ Ивановичъ Тулиновъ.	1 —	
— ——— Федоръ Гавриловичъ Елисѣевъ.	1 —	
Его Сіят. Князь Николай Васильевичъ Кейкуатовъ.	2 —	
— —— ——— Владиміръ Васильевичъ Кейкуатовъ.	2 —	
Его Благ. Василій Ивановичъ Кареевъ.	1 —	
Г нъ Чижевскій.	1 экз.	въ Нижнедѣвицкѣ.
Г нъ Харкевичъ.	1 —	
Андріанъ Филиповичъ Спанскій.	1 экз.	въ Ревелѣ.
Флота Лейтен: Михайло Алексѣевичъ Болтинъ.	1 —	
——— ——— Николай Алексѣевичъ Болтинъ.	1 —	
——— ——— Григорій Петровичъ Скрыплевъ.	1 —	
——— ——— Баронъ Романъ Николаевичъ Левенталь.	1 экз.	
Титул. Совѣт. Христіанъ Христіановичъ Волертъ.	1 —	въ Ревелѣ.
Мичманъ Петръ Федоровичъ Анжу.	1 —	
——— Андрей Андрѣевичъ Дергунъ.	1 —	
——— Степанъ Андрѣевичъ Соколовъ.	1 —	
Мичманъ Семенъ Аркадьевичъ Лазаревъ Станищевъ.	1 —	
——— Семенъ Семеновичъ Боде.	1 —	
Его Превосх. Графъ Логинъ Петровичъ Гайденъ.	1 экз.	въ Свеаборгѣ.
Флота Кап. 1 ранга Алексей Тимофеевичъ Быченскій.	1 —	
Кригсъ Комисаръ Андрей Ивановичъ Бедрицкій.	1 —	
Флота Капитанъ-Лейтенантъ фонъ Виспингаузенъ.	1 —	
Флота Лейтенантъ и кавалеръ Фондезипъ.	1 —	
Мичманъ Александръ Ивановичъ Чернявинъ.	1 —	
Корабельный Мастеръ Алексей Васильевичъ Зенковъ.	1 —	
Флота Капитанъ 2 ранга и кавалеръ Францъ Францовичъ Фонъ Шаренбергхъ.	1 экз.	въ Або.
Флота Лейтенантъ и кавалеръ Любимъ Леонтьевичъ Фонъ Мендель.	1 —	
Флота Лейтенантъ и кавалеръ Мазуровъ.	1 —	
Помощникъ Корабельнаго Мастера Игнатьевъ.	1 —	
Капитанъ 2 ранга Павелъ Андрѣевичъ Колзаковъ.	1 экз.	въ Варшавѣ.
Его Благородіе Иванъ Михайловичъ Фовицкій.	1 —	

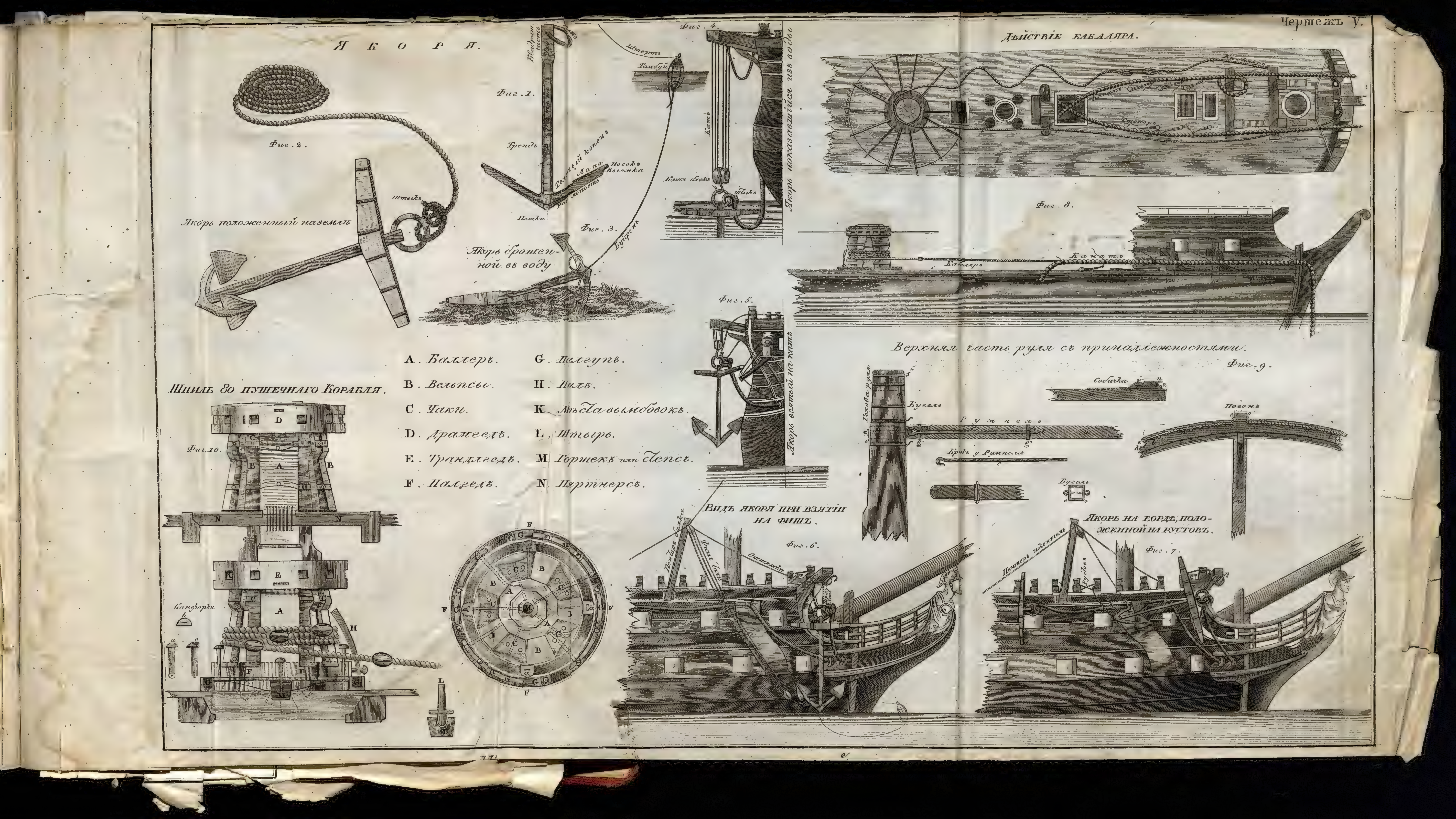
Его Превосх: Петръ Михайловичь Ражновъ.	-	1 экз.	въ Севастополѣ.
Капитанъ 2 ранга Фадей Фадеевичь Беллинксгоузенъ.	-	1 ——	
Капитанъ-Лейтенантъ Сулима.	-	1 ——	
———————— Свинкинъ.	-	1 ——	
———————— Уманецъ.	-	1 ——	
Флота Лейтенантъ Патаніоти.	-	1 ——	
——— ———— Папандопуло.	-	1 ——	
——— ———— Заводовской.	-	1 ——	
——— ———— Шишуковъ.	-	1 ——	
——— ———— Хамутовъ.	-	1 ——	

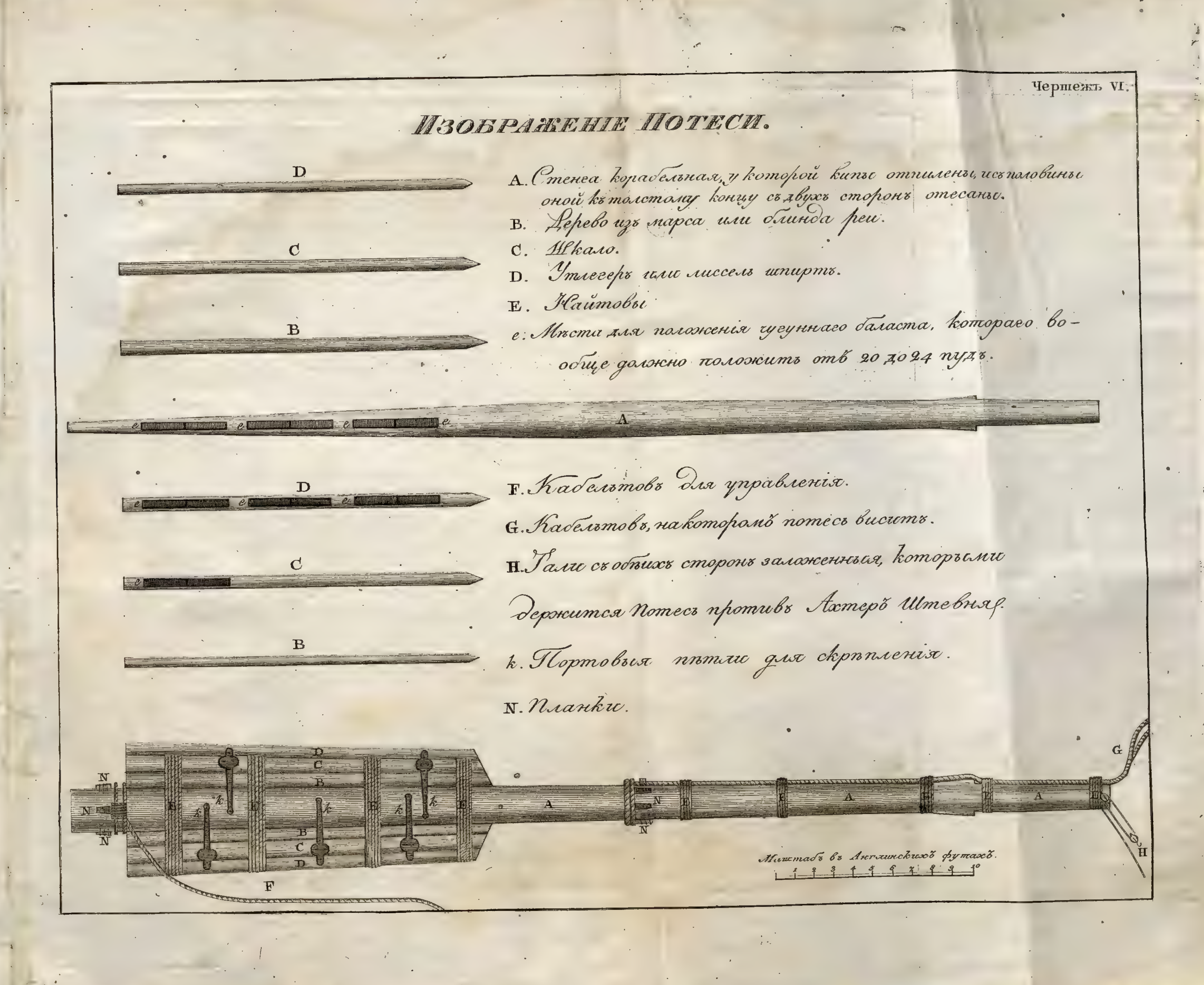
Его Благородіе Александръ Андрѣевичь Поповъ. - - въ Астраханѣ.

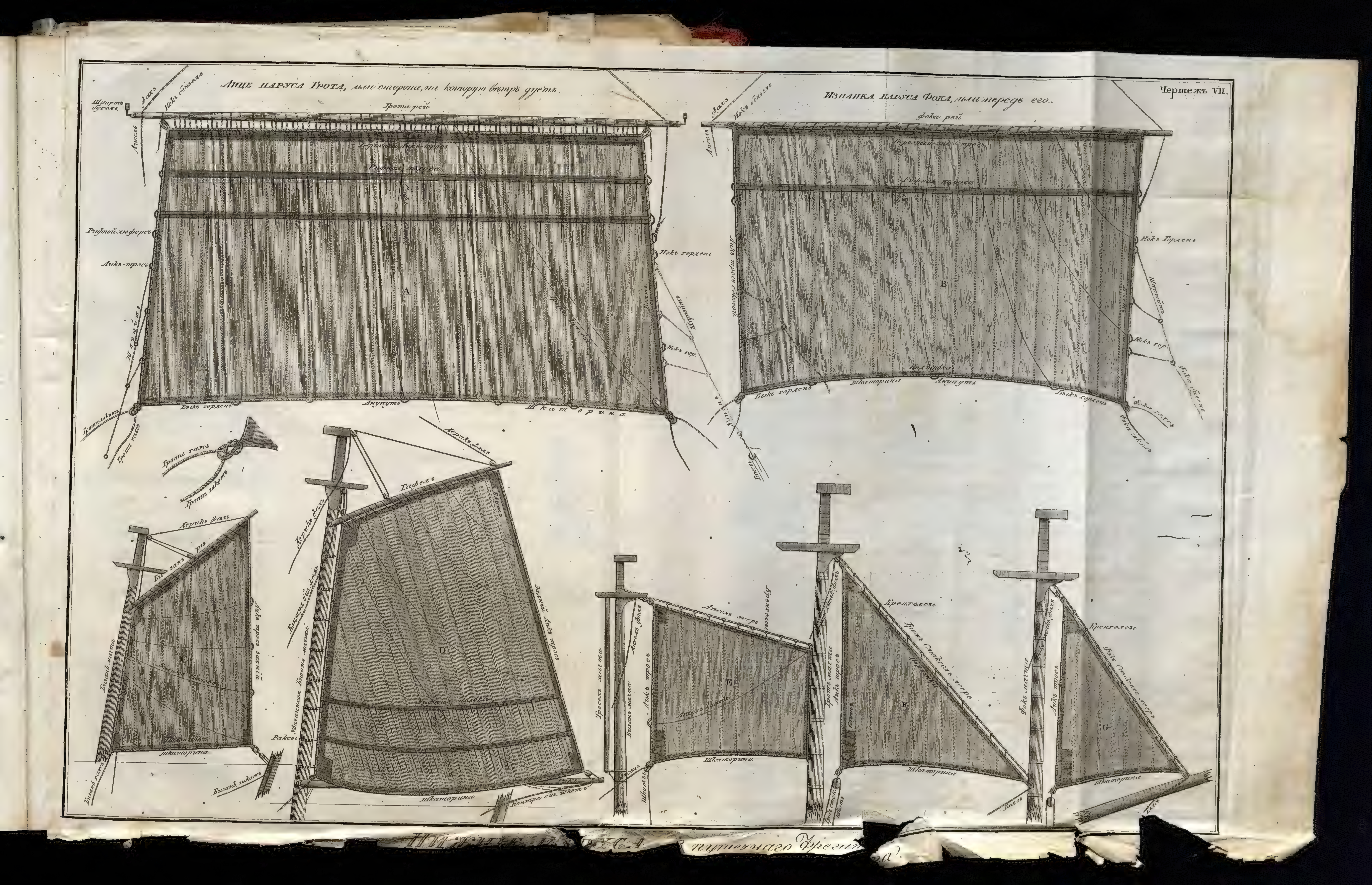
ПОГРѢШНОСТИ.

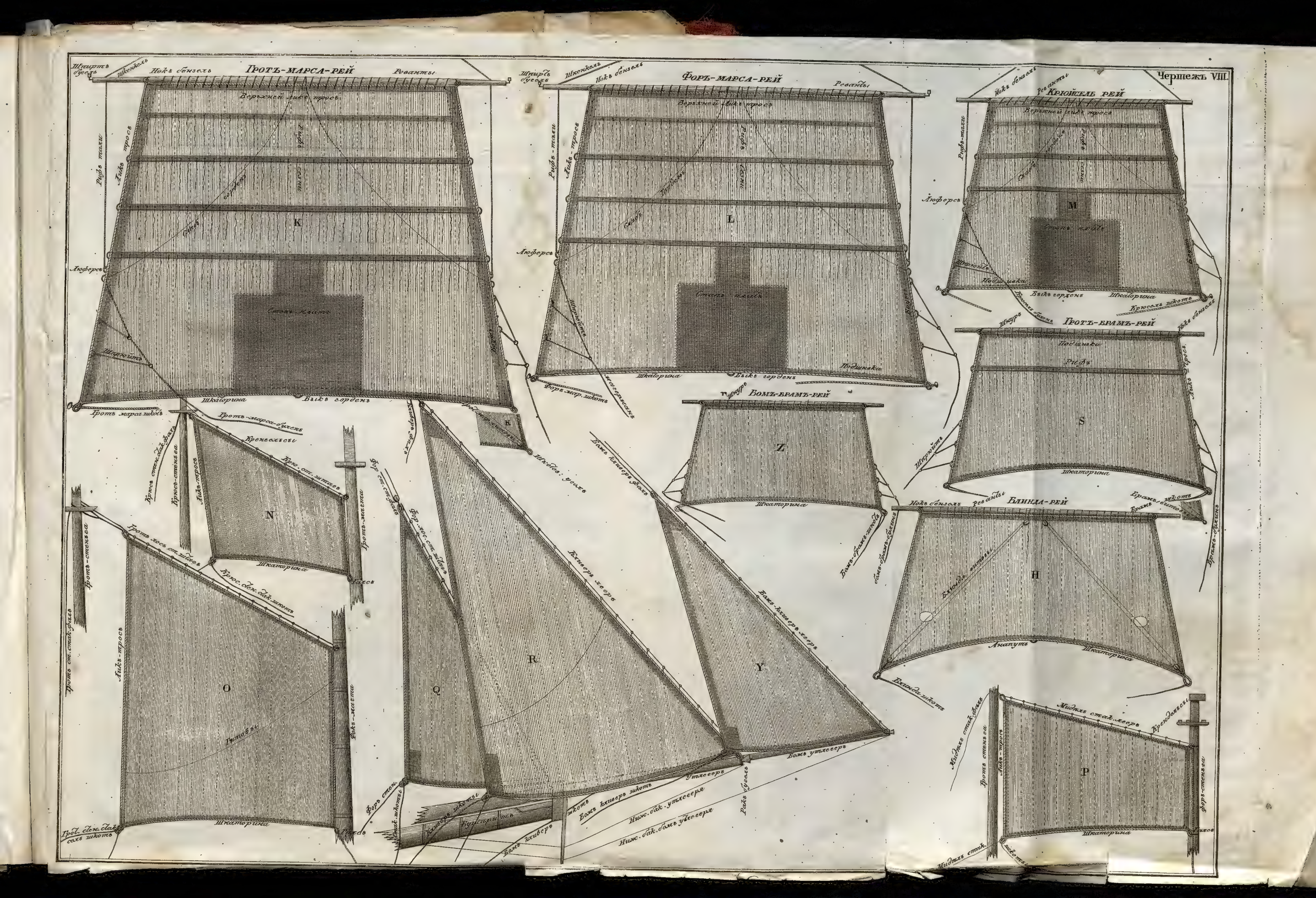
Стран.	строк.	напечатано:	читай:
4.	10.	кормовая крюйтъ-камера XII.	кормовая крюйтъ-камера XIII.
9.	8.	даглистъ.	дагликсъ
11.	12.	*Гонъ-декъ*	*Гондекъ.*
14.	(*)	стропами	*стопорами.*
16.	9.	фокъ мачты (I)	фокъ-мачты (II).
20.	12.	Baux de paux pont.	Boux de Foux-pont.
45.	(*)	о кромѣ.	кромѣ.
52. при.	5.	бомъ-утлегеря	утлегеря.
60. при.	5.	фока штаговъ.	*фока штаговъ.*
62.	12.	утлегерь бакштаги.	нижній бакштогъ утлегеря или *мартенъ штаги.*
65.	9.	стенги.	салинга.
70.	8.	флигштока	флагштока.
78. нап.	8.	verque de grand hunier.	vergue de grand hunier.
79.	29.	perroquet valan.	Perroquet volan.
118. при.	6.	крагъ-фоки-штагъ	крагъ-фока-штага.
118. нап.		Heartts	Heart.
136.	5.	perroquet Tolant,	perroquet volant.
— при.	8.	( )	(39).
140. При.	6.	вдѣланный.	въ вдѣланный.
162. нап.	3.	брамъ-штотъ-блоки.	брамъ шкотъ блоки.
162. при.	20	по стропѣ.	по стропкѣ.
167. (*)	4.	брамъ-гордель.	брамъ-гордень,
172. нап.		фигура B.	фигура C.
176. нап.		чертежъ X фиг. 8.	чертежъ X. фиг. 11.
192. при.	4.	прижки.	прыжки.
193.	съ верьху въ графѣ	чугунные степсы	чугунные степсы.
196.	6.	кушъ.	коушъ.
243. нап.		Le perroquet de fougue bouline.	Bouline du perroquet de fouge.
244.	2.	(см: стр:)	(смо: стр. 238.)
259.	3.	см: стр. 127.	смо: стр. 227.
264. нап.		ватеръ-зеиль S'	ватеръ-зеиль G'.

Планъ нагруженнаго 80 пушечнаго Корабля въ разрѣзѣ по длинѣ его.

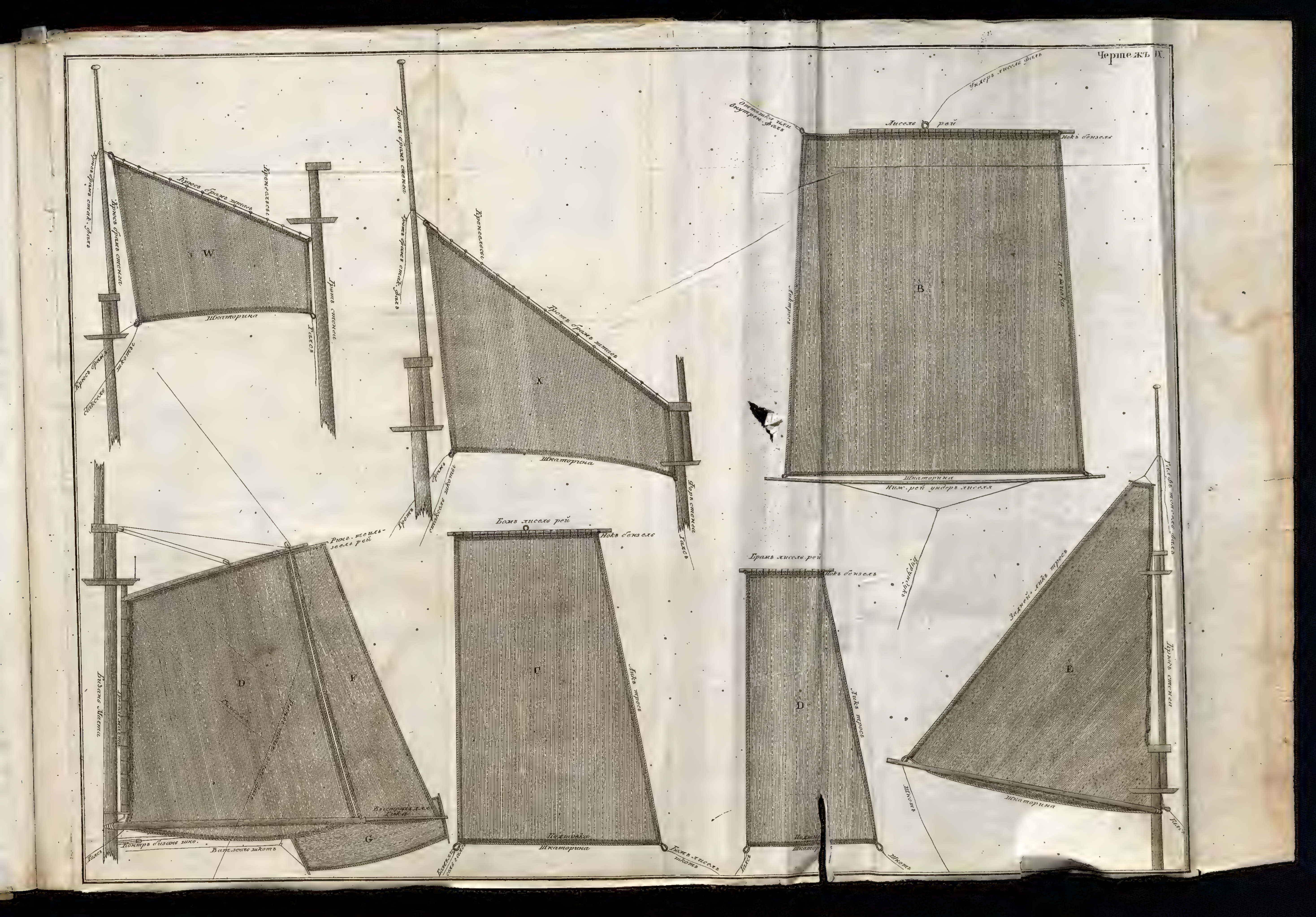

Чертежъ V.
Якоря.
Фиг. 1.
Фиг. 2.
Якорь положенный наземлѣ
Штыкъ
Трендь
Лапа
Пятка
Фиг. 3.
Якорь брошенной въ воду
Штерть
Томбуй
Буйрепъ
Фиг. 4
Катъ блокъ
Якорь показавшійся изъ воды
Фиг. 5.
Якорь взятый на катъ
Дѣйствіе кабаляра.
Фиг. 8.
Кабаляръ
Канатъ
Верхняя часть руля съ принадлежностями.
Фиг. 9.
Собачка
Голова руля
Бугель
Румпель
Крюкъ у Румпеля
Погонъ
Шпиль 80 пушечнаго Корабля.
Фиг. 10.
A. Баллеръ.
B. Вельпсы.
C. Чаки.
D. Драмгедъ.
E. Трандлгедъ.
F. Палгедъ.
G. Палгунъ.
H. Палъ.
K. Мѣста вымбовокъ.
L. Штырь.
M. Горшекъ или Степсъ.
N. Пяртнерсъ.
Видъ якоря при взятіи на фишъ.
Фиг. 6.
Якорь на бортѣ, положенной на рустовъ.
Фиг. 7.


Чертежъ VI.
ИЗОБРАЖЕНИЕ ПОТЕСИ.
A. Стенга корабельная, у которой кипы отпилены, исъ половины оной къ толстому концу съ двухъ сторонъ отесаны.
B. Дерево изъ марса или блинда реи.
C. Шкало.
D. Утлегеръ или лиссель шпиртъ.
E. Найтовы
e: Мѣста для положенія чугуннаго баласта, котораго вообще должно положить отъ 20 до 24 пудъ.
F. Кабельтовъ для управленія.
G. Кабельтовъ, на которомъ потесь виситъ.
H. Гали съ обѣихъ сторонъ заложенныя, которыми держится Потесь противъ Ахтеръ Штевня.
k. Портовыя пѣтли для скрѣпленія.
N. Планки.
Мѣштабъ въ Англинскихъ футахъ.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

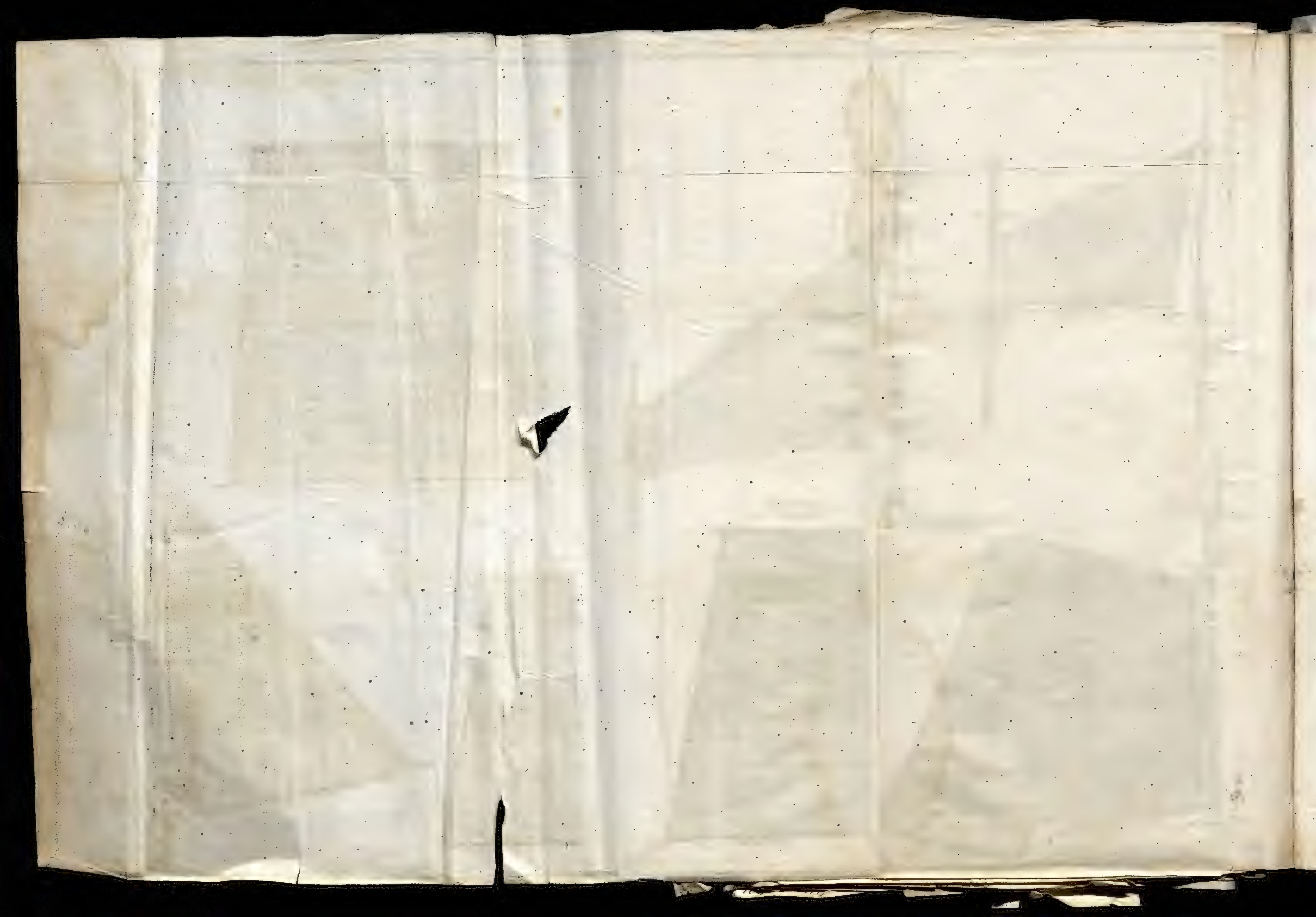

Лице паруса Грота, или сторона, на которую вѣтръ дуетъ.
Изнанка паруса Фока, или передъ его.
Чертежъ VII.
Грота рей
Фока рей
A
B
C
D
E
F
G
Шкаторина
Анупутъ
Быкъ горденъ
Нокъ горденъ
Рифной люферсъ
Ликъ-тросъ
Грота шкотъ
Грота галсъ
Фока галсъ
Фока шкотъ
Тафель
Кренгальсъ
Бизанъ шкотъ
Бизанъ галсъ
Фокъ мачта
Грота мачта
Бизанъ мачта
Рифная полоса

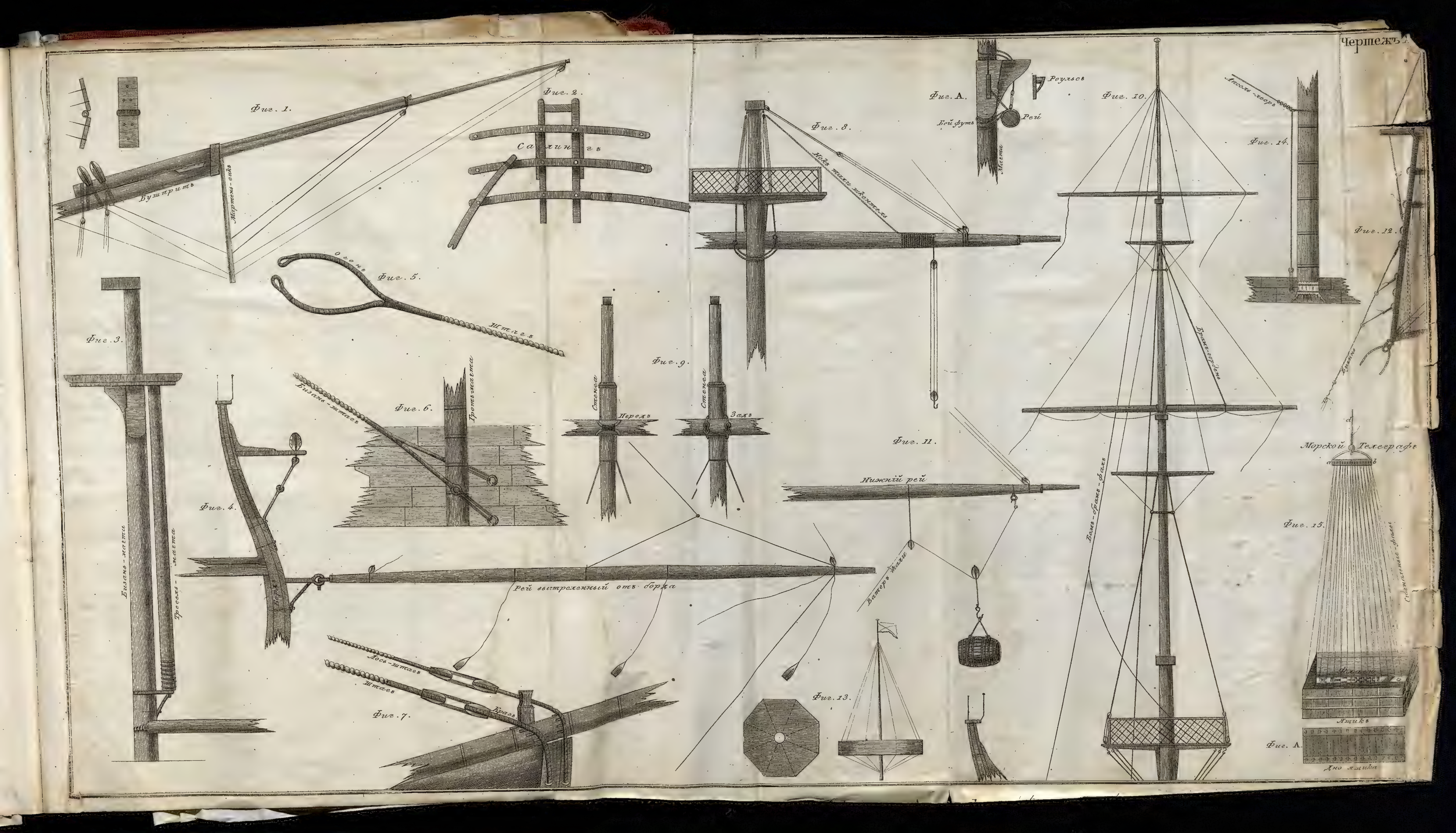


Чертежъ VIII.
Гротъ-марса-рей
Верхней ликъ тросъ
Ликъ тросъ
Рифъ тали
Люферсъ
K
Шкаторина
Выкъ горденъ
Гротъ марса шкотъ
Форъ-марса-рей
Верхней ликъ тросъ
L
Шкаторина
Выкъ горденъ
Крюйсель рей
Верхней ликъ тросъ
M
Шкаторина
Гротъ-брамъ-рей
Рифъ
S
Шкаторина
Бомъ-брамъ-рей
Z
Шкаторина
Блинда-рей
H
Анапуть
Шкаторина
Блинда шкотъ
N
Шкаторина
Гротъ-марса-буленъ
O
Ликъ-тросъ
Шкаторина
Q
R
Y
Утлегеръ
Бомъ утлегеръ
Бомъ-кливеръ-леєръ
P
Шкаторина



Чертежъ IX.
W
X
B
D
F
G
Г
D
E
Шкаторина
Лисель рей
Нокъ бензель
Бомъ лисель рей
Грамъ лисель рей
Ниж. рей ундеръ лиселя
Ликъ тросъ
Шкотъ
Галсъ

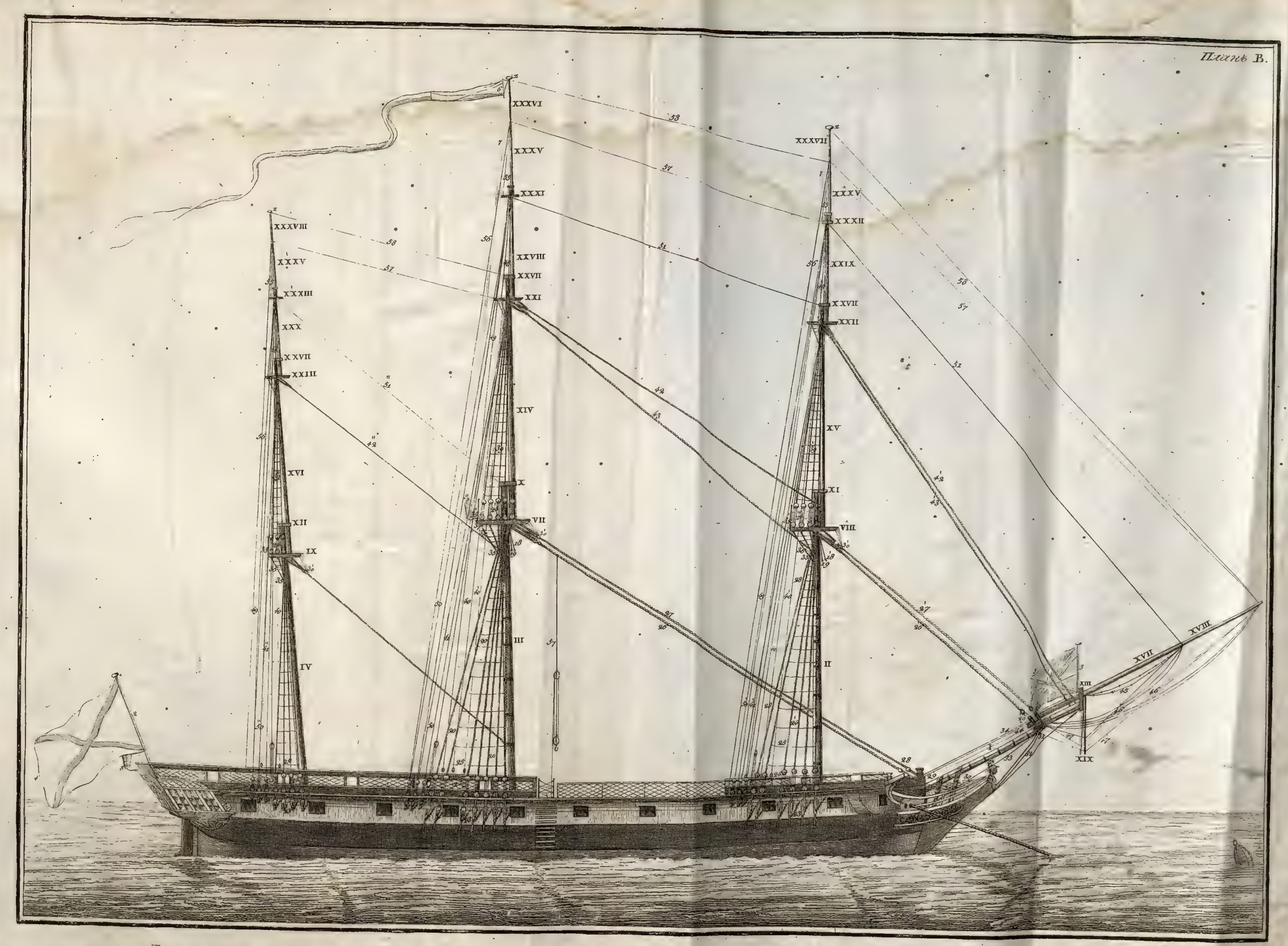




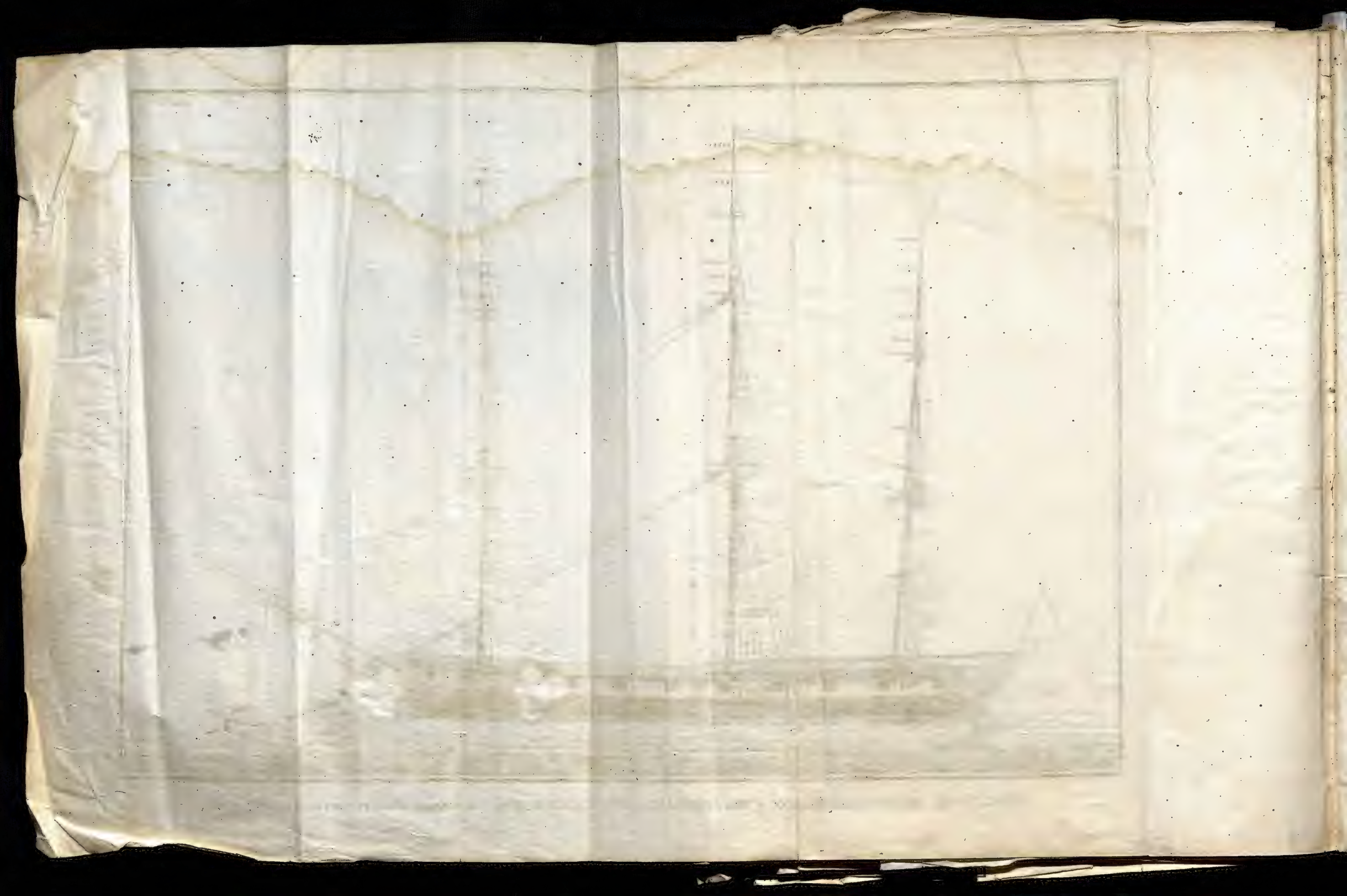
Чертежъ
Фиг. 1.
Бушпритъ
Фиг. 2.
Салингъ
Фиг. 5.
Огонь
Штагъ
Фиг. 3.
Бизань-мачта
Фиг. 4.
Фиг. 6.
Гротъ-мачта
Бизань-штагъ
Фиг. 7.
Штагъ
Фиг. 8.
Фиг. 9.
Стеньга
Передъ
Стеньга
Задъ
Фиг. А.
Роульсъ
Рей
Мачта
Фиг. 10.
Фиг. 14.
Фиг. 12.
Фиг. 11.
Нижній рей
Рей вытрелenный отъ борта
Фиг. 13.
Морской Телеграфъ
Фиг. 15.
Ящикъ
Фиг. А.
Дно ящика

Планъ А.

ПЛАНЪ НАГРУЖЕННАГО 80 пушечнаго КОРАБЛЯ ВЪ РАЗРѢЗѢ ПО ДЛИНѢ ЕГО.



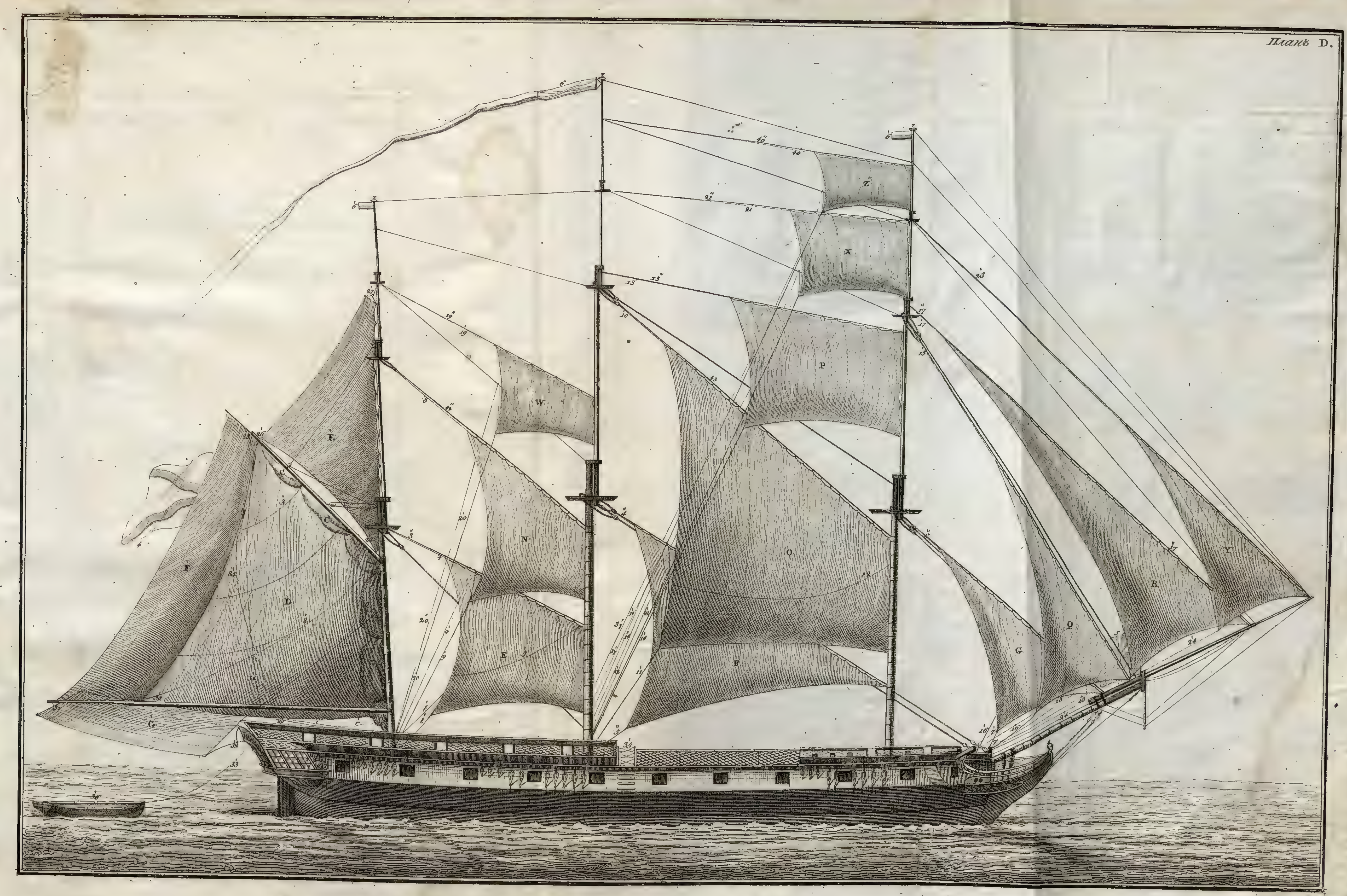
Фрегатъ вооруженный смоленымъ такелажемъ, называемымъ стоячiй Такелажъ.



Планъ С.

Лютеръ.

Фрегатъ вооруженный бѣгучимъ такелажемъ.



ФРЕГАТЪ ПОДЪ КОСЫМИ ПАРУСАМИ, *именуемыми Стаксели.*

Тендеръ идущій въ полъ вѣтра.

КОРАБЛЬ ИДУЩІЙ ВЪ ПОЛЪ ВѢТРА *подъ прямыми Парусами и Стакселями.*

Корветъ идущій контра Галсамъ Фрегату.

Фрегатъ идущій полнымъ вѣтромъ у котораго убираютъ верхніе Паруса и Лисели.